

Europas Nr. 1

**11 Autos**  
im Vergleich  
3 Disziplinen



**VW Golf Alltrack**



**Range Rover Sport**



**Jeep Renegade**



**Volvo XC90**

**LESERWAHL**  
**allrad '16**  
AUTO DES JAHRES

**Quadix Buggy**  
**ZU GEWINNEN!**



**BMW X1**

**Cadillac Escalade**



**Suzuki Vitara**



**Mercedes GLC**

# Der härteste Wintertest der Welt



**Hyundai Tucson**



**Mazda CX-3**

**Audi Q7**







Rodel-Legende und Eberspächer  
Markenbotschafter: Georg Hackl

*Georg Hackl*

GEORG HACKLS WINTERTIPP:

# STANDHEIZUNG STATT EISKRATZEN!

|                         |                                       |               |                                     |   |              |
|-------------------------|---------------------------------------|---------------|-------------------------------------|---|--------------|
| <b>08056 Zwickau</b>    | Dörfelt GmbH                          | 0375/271770   | <b>50126 Bergheim</b>               | Glasmacher GmbH                         | 02271/995990 |
| <b>09120 Chemnitz</b>   | Hardi Graf GmbH                       | 0371/5308323  | <b>51065 Köln</b>                   | Paul Bauer Ing. GmbH & Co. KG           | 0221/699970  |
| <b>12359 Berlin</b>     | Automobilforum KADEA GmbH             | 030/75060     | <b>56070 Koblenz</b>                | Vogtmann-Herold + Co. GmbH              | 0261/984060  |
| <b>14612 Falkensee</b>  | Buschek Autoelektrik und Klimatechnik | 03322/238095  | <b>60326 Frankfurt am Main</b>      | FBS Fahrzeugnachrüstung GmbH            | 069/7500000  |
| <b>17489 Greifswald</b> | Service-Center Ritzkowski             | 03834/85580   | <b>63452 Hanau</b>                  | Teltec GmbH                             | 06181/98760  |
| <b>17489 Greifswald</b> | Service-Center Ritzkowski             | 03834/5856816 | <b>63584 Gründau</b>                | G. W. Fischer GmbH                      | 06051/92380  |
| <b>20539 Hamburg</b>    | J.A. Schlüter Söhne GmbH & Co. KG     | 040/7881688   | <b>65205 Wiesbaden</b>              | Carline Technik & Design Vertriebs GmbH | 0611/304080  |
| <b>24211 Pohnsdorf</b>  | Stark Mobilservice                    | 04342/858533  | <b>71229 Leonberg</b>               | Glemser GmbH                            | 07152/48430  |
| <b>45478 Mülheim</b>    | Diesel Pitter GmbH                    | 0208/589870   | <b>86159 Augsburg</b>               | Wehrmann GmbH                           | 0821/257910  |
| <b>46562 Voerde</b>     | moCom Standheizungen GmbH             | 02855/96540   | <b>94474 Vilshofen an der Donau</b> | Kfz-Teile Braun                         | 08543/918844 |

A WORLD OF COMFORT



**Eberspächer**

<sup>1,2</sup> 100,- € Sofortrabatt bei Kauf und Einbau einer beliebigen Eberspächer Standheizung inkl. Zubehör vom 01.09.2015 bis einschl. 28.02.2016.

<sup>2,3</sup> Weitere 50,- € Cash-back, wenn Sie online eine Produktregistrierung unter [www.eberspaecher-registration.com](http://www.eberspaecher-registration.com) durchführen und dort der Verwendung Ihrer persönlichen Daten zu Marketingzwecken zustimmen. Die Produktregistrierung mit Zustimmung kann auch unabhängig vom Sofortrabatt und außerhalb des angegebenen Aktionszeitraums gegen 50,- € Cash-back durchgeführt werden. Ihre Werkstatt wird Ihnen beim Kauf ein Informationsblatt zur Produktregistrierung aushändigen, auf dem ein Code angegeben ist, um bereits erfasste Angaben der Werkstatt zu Fahrzeug und Standheizung einfacher aufzurufen.





**Seite 46** Outlander contra Discovery Sport: Kann der Brite seinen höheren Preis rechtfertigen?



**Seite 52** Der Mercedes GL heißt jetzt GLS – neben der Namensänderung gibt's eine umfängliche Modellpflege

#### Titel

- 16** Unser bislang größter Wintertest: Elf Allradler, vom Suzuki Vitara bis zum Cadillac Escalade, im Eis

#### Vorstellungen, Tests und Fahrberichte

- 10** Vorstellung: Suzuki Vitara für Jäger  
**12** Vorstellung: Lada 4x4 Urban  
**14** Fahrbericht: Land Rover Defender mit Stufenlosautomatik von VDS aus Österreich  
**46** Vergleich: Neuer Land Rover Discovery Sport TD4 gegen den Mitsubishi Outlander 2.2 DI-D  
**52** Fahrbericht: Mercedes GLS, der GL-Nachfolger  
**70** Zugfahrzeugtest: Subaru Forester 2.0D Lineartronic

#### Der Supertest

- 36** Mitsubishi Pickup L200 2.4 DI-D

#### Zukunft

- 6** Audi verdoppelt die Zahl der Q-Modelle bis 2018

#### Faszination

- 32** Ford Fullsize-Bronco von 1979

#### Leseraktion

- 54** Gewinnen Sie einen Land Rover Defender Heritage!

#### Leserwahl

- 56** Wählen Sie Ihre Allradautos des Jahres!

#### Reportage

- 44** Keine Hemmungen, bitte – ein Rundgang über die Tuningmesse SEMA in Las Vegas  
**79** Leser als Reifentester in Finnland  
**84** Weltreise, Folge 82: Im Norden Perus  
**94** Abenteuer: Im VW Amarok durch Simbabwe und Botswana

#### Ratgeber

- 68** Expertentipps: Wir antworten auf Ihre Fragen  
**74** Gebrauchtwagen: Kia Sorento, zweite Serie  
**77** Fragebogen: Fahren Sie einen Volvo XC60?  
**80** Der Checker: Gebrauchter Dodge Nitro 2.8 CRD

#### Rubriken

- 4** Lesermeinung/Impressum  
**69** Termine  
**82** Kleinanzeigen  
**86** Tuningauto des Monats  
**98** Vorschau

**Seite 44:** Ein Rundgang durch die Welt-Leitmesse des extremen bis durchgeknallten 4x4-Tunings: die SEMA

## Allrad-Autos in diesem Heft

- 16** Audi Q7 3.0 TDI  
**6** Audi Q2, Q4, Q6 und Q8  
**16** BMW X1 25d  
**69** BMW X3  
**16** Cadillac Escalade  
**80** Dodge Nitro 2.8 CRD  
**32** Ford Bronco  
**16** Hyundai Tucson 2.0 CRDi  
**68** Jeep Cherokee KL  
**16** Jeep Renegade Trailhawk  
**74** Kia Sorento II  
**12** Lada 4x4 Urban  
**14** LR Defender mit VDS-Getriebe  
**46** Land Rover Discovery Sport TD4  
**68** Land Rover Discovery II Td5  
**16** Mazda CX-3 G 150  
**16** Mercedes GLC 250d  
**52** Mercedes GLS  
**12** Mercedes G-Klasse Designo  
**36** Mitsubishi L200 2.4 DI-D  
**46** Mitsubishi Outlander 2.2 DI-D  
**86** Porsche Macan Techart  
**68** Range Rover Sport  
**16** Range Rover Sport SVR  
**70** Subaru Forester 2.0D Lineartr.  
**10** Suzuki Vitara Jägerversion  
**16** Suzuki Vitara S  
**16** Volvo XC90 D5  
**11** Volvo XC90 Polestar  
**16** VW Golf Alltrack 2.0 TDI  
**11** VW T6 Edition 30



**Noch mehr 4x4 auf**  
[facebook.com/autobildallrad](https://facebook.com/autobildallrad)  
 und unter [autobild.de/allrad](http://autobild.de/allrad)

Fotos: T. Bader, F. Kringsman, Hersteller



# Editorial

**Bernhard Weinbacher, Chefredakteur**

**Liebe Leser,** als wir vor elf Jahren die Idee hatten, mit unterschiedlichen Allradautos eine verschneite Skipiste hinaufzufahren und zu schauen, welches Modell am weitesten kommt, war das nicht viel mehr als ein Stammtischthema. Gesagt, getan, wir besorgten uns ein paar aktuelle 4x4-Autos, montierten Winterreifen und machten uns auf in die Berge. Das Heft mit diesem ersten Skipisten-Test kam bei Ihnen so gut an, dass wir den Wintertest seitdem jedes Jahr im Dezember wiederholen. Mittlerweile testen wir neben der Stammtisch-Disziplin

Skipiste bergauf auch ganz seriös die Disziplinen Slalom und Handling auf zwei zusätzlichen Kursen. Das interessante dabei: Die Erkenntnisse, die wir daraus gewinnen, gelten nicht nur für das Fahren im Schnee. Wie gut die Regelsysteme eines Autos abgestimmt sind, wie stark es unter- oder übersteuert, wie sehr es den Fahrer bevormundet, wie gut oder schlecht ESP und Schlupfregelung miteinander arbeiten – das alles gilt für jedes Auto prinzipiell **auch für den normalen Fahrbetrieb auf der Straße**. Viel Spaß beim Lesen wünscht Ihnen *Ihr AUTO BILD ALLRAD-Team*





## Eigenwillig konfiguriert

Heft 1/16 - Vergleich: Kompakte mit Automatik

Der Ford Kuga aus Ihrem Vergleichstest kombiniert 180 PS, Allrad und Automatik mit der Basisausstattung – hallo, wer kauft denn ein so konfiguriertes Auto? Wer schon 3750 Euro mehr für Allrad und Automatik ausgibt, der hat auch 2100 Euro mehr über für die Titanium-Ausstattung, die alles Wichtige in Sachen Connectivity und Sicherheit/ Rettung (Ford Sync 2) enthält. Damit hätte der Ford locker zehn Punkte mehr holen und sich an die Spitze setzen können. Preislich läge der Kuga dann nur 900 Euro über dem Honda, aber immer noch satte 1900 Euro unter dem Hyundai und 3200 Euro unter dem Mazda.

Günter Grates, 41812 Erkelenz

## Drei kritikwürdige Details

Heft 12/15 - Supertest: Hyundai Tucson

Nach 210 000 Kilometern im VW Tiguan fahre ich nun Hyundai Tucson – unser Exemplar hat bereits 12 000 km gelaufen. Es ist komplett ausgestattet, was den Preis auf über 45 000 Euro schraubte. Für so viel Geld darf ein Käufer schon aktuelle Navigationskarten erwarten. Bei einem Engländerurlaub waren wir überrascht, wie inaktuell die von Hyundai mitgelieferten sind. Weitere Kritik: Das Heck verschmutzt schnell und ist wegen des großen Heckspoilers nicht waschstraßenfreundlich. Die elektrische Heckklappe führt ein Eigenleben und tut selten das,

was ich will. Der Einparkassistent arbeitet offenbar dem Felgenreis in die Tasche: Mit selbstmörderischen Tempo legt der Tucson los und steuert ziel-sicher den Randstein an. Positiv hingegen: gute Fahreigenschaften, Ölverbrauch bis jetzt: null.

Peter Weihart, 82387 Antdorf

## Breiter und bulliger

Heft 1/16 - Titel: VW Tiguan II im Detail

Von vorn finde ich den neuen Tiguan sehr gelungen. Er wirkt



**Kontroverser als gedacht: Ansichten zum Tiguan II im Kommentarforum**

breiter und bulliger als der Vorgänger. Sitze und Türverkleidungen finde ich ansprechend, auch wenn die Lederkombination richtig Aufpreis kosten dürfte. Die Mittelkonsole und Armaturen aber gehen gar nicht für ein Auto, das bereits nackt an der 30 000-Euro-Grenze kratzt.

Rheumi, via www.autobild.de/allrad

Spießerkarre mit Mopedmotor. Ganz oben auf meinem Nicht-Kauf-Index.

marcellus2, via www.autobild.de/allrad

Hat der wirklich 615 Liter Ladevolumen? Das bieten selbst Kompaktklasse-Kombis meist nicht.

Monster796, via www.autobild.de/allrad

## Probefahrt? Keine Chance!

Heft 12/15 - Zugfahrzeugtest: Ram EcoDiesel

Der Listenpreis für den Ram 1500 EcoDiesel mag happig sein, aber die Händler wissen wohl selbst, dass die Autos zu diesem Preis kaum verkäuflich sind. Ich habe schon Exemplare der Ausstattungslinien SLT und Big Horn als EcoDiesel zu Preisen um 52 000 Euro gesehen, ebenso Laramie-Versionen als Tageszulassung für 55 000 Euro. Unverständlich, dass Chrysler den Diesel nicht als SLT mit einer Art „Gewerbepaket“ anbietet, ohne empfindliche Interieurmaterialien – die im Laramie sind mit Arbeitsklamotten schnell versaut. Ich liebe schon länger mit einem Ram. Nur: Versuchen Sie mal eine Probefahrt zu organisieren, um zu sehen, ob das Ding durch die eigene Hofeinfahrt passt! Es gibt kaum Händler, die einen Vorführwagen herausgeben.

Marco Friedrich, 04442 Zwenkau

## Zahnausfall kein Einzelfall

Heft 10/15 - Dauertest: Suzuki S-Cross 1.6 DDIS

Den Zahnausfall, der die Continental-Winterreifen Ihres Suzuki-Dauertestwagens befallen hat, kenne ich auch von den Michelin Latitude Tour HP, die auf meinem Skoda Yeti montiert waren. Alle vier Reifen konnte ich nach 10 000 Kilometern wegwerfen. Kulanz? Fehlanzeige! Ich habe nun Bridgestone Turanza T001 aufgezogen – keine Probleme mehr!

Axel Benseid, 65207 Wiesbaden



**Begehrt: kompakte SUV mit Diesel und Automatik. Leser Grates hält vor allem den Ford Kuga für preiswürdig**

## KONTAKT

Für Fragen und Kommentare an die Redaktion:

### Leserbriefe

✉ AUTO BILD ALLRAD  
Wendelsteiner Straße 2a,  
91126 Schwabach  
redaktion@autobildallrad.de  
09122-6313110

### Expertentipps Seite 68

✉ AUTO BILD ALLRAD  
Stichwort: Expertentipps  
Wendelsteiner Straße 2a,  
91126 Schwabach  
tipps@autobildallrad.de\*  
09122-6313110

Bei Problemen mit Ihrem Fahrzeug:

### Kummerkasten

✉ www.autobild.de/kuka

Für Fragen rund ums Abo und für die Nachbestellung von Einzelheften:

### Abonnements

✉ AUTO BILD Allrad  
Abo-Service  
Postfach 100331  
20002 Hamburg  
autobildallrad@axelspringer.de\*  
040-34 72 95 17  
040-4 68 60 51 72

\*Bitte geben Sie auch bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Postanschrift an!

Für alle weiteren Fragen und Anregungen:

### Axel Springer 24h-Service

☎ 018 06-63 00 30  
20 Cent/Anruf aus dem deutschen Festnetz;  
max. 60 Cent/Anruf aus Mobilfunknetzen

## IMPRESSUM

**Chefredakteur:** Bernhard Weinbacher (verantwortlich für den Inhalt)  
**Chef vom Dienst:** Alexander Bohnsack  
**Redaktion:** Martin Braun, Manfred Klangwald, Rolf Klein, Henning Klipp, Dieter Möller  
**Schlussredaktion:** Torge Eßer  
**Layout und Produktion:** r2 GmbH, Wendelsteiner Str. 2a, 91126 Schwabach  
**Grafik:** Manolya Thimthong  
**Fotoredaktion:** Andreas Arndt, André Brüninghoff, Heidrun Hönninger  
**Test-Koordination:** Gunnar Heisch  
**Freie Mitarbeiter:** Andrei Avarvari, Wolfgang Blaube, Georg Kacher, Thomas Rönnerberg, Lars Sälzer, Coen Wubbels  
**Fotografen:** Harald Almonat, Toni Bader, Christian Bittmann, Erwin Fleischmann, Alfred Harder, Markus Heimbach, Sven Krieger, Roman Rätzke, Ronald Sassen, Uli Sonntag, Lena Willgalis  
**Redaktionsanschrift:** Redaktion AUTO BILD ALLRAD, Wendelsteiner Straße 2a, 91126 Schwabach  
☎ 09122-6313100 ☎ 09122-6313110  
✉ redaktion@autobildallrad.de  
**www.autobild.de:** Burkhard Knopke (Chefredakteur)  
**Kaufmännischer Leiter:** Tobias Franke  
**Verlagsreferentin:** Franziska Geertz  
**Marketing-/Anzeigenleitung:** Wolfgang Berghofer (verantwortlich für Anzeigeninhalte), Stefan Müller  
**Anzeigenvertretung:** B&M Marketing GmbH, Wendelsteiner Straße 2a, 91126 Schwabach  
☎ 09122-6313300 ☎ 09122-6313301  
✉ info@bm-marketing.net  
**Druck:** Evers-Druck GmbH, Ernst-Günter-Albers-Straße, 25704 Meldorf  
**Herstellung:** Thomas Künne (Leitung), Andy Dreyer  
**Vertrieb (Einzelverkauf):** Sales Impact GmbH & Co. KG, 20350 Hamburg, verantwortlich: Michaela Steen. AUTO BILD ALLRAD erscheint monatlich und kostet im Einzelhandel 3,80 Euro, im Abonnement 3,80 Euro pro Heftfolge (jeweils inkl. 7% MwSt.). Auslandsabonnements auf Anfrage

**axel springer**  
auto verlag



**Verlag:** Axel Springer Auto Verlag GmbH  
Axel-Springer-Platz 1, Brieffach 8240, 20350 Hamburg  
**Geschäftsführer:** Dr. Hans H. Hamer, Stephan Fritz



# Für alle, die auch gern mal unten liegen.

Conrad Gley Thieme



Jetzt QR-Code scannen und  
App-Ausgabe downloaden!



## Auto Bild klassik



# Audis **Q**-Fahr

Es wird eng im Kalender der Marke mit den vier Ringen: Q2, Q4, Q6 und Q8 sollen **die Q-Herde mehr als verdoppeln** bis zum Jahr 2019



Illustration: Larson



# plan



## Audi Q5

## ab 2016

Die Ingolstädter wollen offenbar nicht radikal ändern, was allgemein gefällt: Audi bleibt bei der zweiten Serie des Q5 ab Ende 2016 dem alten Erfolgsrezept treu. Das Design wirkt nur evolutionär verändert, trotz der deutlich breiter ausgestellten Kotflügel („quattro-Backen“). Die zweite Serie wird ein großzügigeres Raumangebot bieten als zuvor, mehr Variabilität ebenso. Neu im Angebot sind ein 252 PS starker Plug-in-Hybrid sowie ein Mildhybrid mit integriertem Starter-Generator und 48-Volt-Teilbordnetz. Diese Version soll zum Beispiel vollautomatisch einparken können. Das Topmodell RS Q5 wird ein 2,9-Liter-V6-Biturbo befeuern, der 450 PS leistet und 550 Nm Drehmoment auf die Kurbelwelle stemmt.



Bereits jeder dritte Audi ist ein Q-Modell

**D**er Konzern schlingert, aber Audi bleibt am Gas. Mit Rupert Stadler als Teamchef und mit Stefan Knirsch als neuem Leiter der Fahrzeugentwicklung. Allerdings muss auch Audi hier und dort zurückstecken. So liegt der supersportliche RS8 quattro derzeit auf Eis. Aber die Q-Palette wird nach Plan weiter aufgerüstet. „Das SUV ist und bleibt das Hauptthema für unsere Strategie 2020“, sagt der Vorstandsvorsitzende. „Das bedeutet, dass wir den Crossover-Anteil von derzeit 30 Prozent am Gesamtabsatz weiter ausbauen werden.“

### Alfa stellt sich nun doch nicht quer beim Q4

Den Anfang macht bereits auf dem Genfer Salon 2016 der neue Q2. Q2 – da war doch was? Stimmt. Die Namensrechte für Q2 und Q4 lagen bis vor Kurzem bei Alfa Romeo. Wie und zum welchem Preis Audi die heiß begehrten Kürzel erstanden hat, bleibt ein Geheimnis. „Das Typschild Q2 macht die Positionierung natürlich etwas geschmeidiger“, freut sich Stadler und grinst. Das heißt im Klartext, dass man für einen Q2 kaum weniger hinblättern muss als für den nächsten Q3, der 2018 auf den Markt kommt. Fast noch wichtiger erscheint, dass sich der Vertrieb die Modellbezeichnung Q1 für ein noch kleineres SUV auf Polo/A1-Basis aufheben kann, das bislang eher unge- ➤



# Audi Q3 ab 2018

Im heutigen Q3 ist nicht viel vom viel zitierten Vorsprung durch Technik übrig geblieben. Diesen Nachholbedarf muss ab April 2018 die zweite Generation des Topsellers decken, die nun auf dem modularen Querbaukasten des Konzerns aufbaut. Neu sind das breitere Angebot an Assistenzsystemen, die nun auf den Stand gebrachte Connectivity und das optionale Matrixlicht. Technisch wäre ein vom Tiguan ausgeborgter Plug-in-Hybridantrieb ebenso darstellbar wie ein reiner Elektro-Q3 mit Genen des e-Golf. In Planung ist auch ein neuer 1,5-Liter-Vierzylinder mit bis zu 160 PS.



# Audi Q6

Die Modellbezeichnung mag sich noch ändern, die technischen Inhalte sind dagegen weitgehend fix. Hier handelt es sich um ein Elektroauto, das in einem zweiten Schritt sogar kabellos aufladbar sein soll. Als Basis dient eine komplett neu aufgebaute Hochbodenarchitektur, die ausreichend Platz bietet für das tief und mittig zwischen Achsen platzierte Batteriepaket. Die in Summe 95 Kilowattstunden leistenden Akkus ermöglichen über 500 km Reichweite. Drei E-Motoren mit insgesamt 370 kW treiben beide Achsen an.

ab 2018





lenk als Q Junior firmierte. Auch die Lücke zwischen Q3 und Q5 soll gefüllt werden, und zwar nicht allein mit dem auf Sportwagenbasis aufbauenden, flachen Crossover TTQ, einer Art TT mit fünf Türen und Allrad. O-Ton Ingolstadt: „Weil der Q5 eine halbe Stufe nach oben abwandert, wäre jetzt genug Platz für ein Q3 Coupé, das Q4 heißen würde. Doch diese Rolle könnte auch der TTQ spielen. Vielleicht ist es deshalb vernünftiger, den Q4 als zweiten rein elektrisch angetriebenen

e-tron-Crossover zu positionieren. Wir sind da noch nicht ganz rund.“ Zum Thema e-tron: diese Modellbezeichnung bleibt möglicherweise dem Plug-in vorbehalten – was bedeuten würde, dass man sich für die E-Genera-

### Audi sieht grün: Plug-in, Mildhybrid und Elektro

tion eine neue Nomenklatur einfallen lassen müsste.

Die von Audi konzipierte Architektur für Luxus-SUV (MLBevo) hat noch viel Luft nach oben, wo Bentley demnächst den extravaganten Bentayga in Stellung bringt. Der ebenfalls

konservativ gestylte Q7 dürfte vor allem in Asien und Amerika gut ankommen, ist aber für europäische Geschmäcker vermutlich zu wenig dezent. Deshalb bringt Audi Ende 2017 den Q8, der von Kopf bis Fuß neu eingekleidet ist – kein SUV-Coupé à la BMW X6 mit den üblichen funktionalen Einschränkungen. Stattdessen will der Q8 der Dynamiker unter den Oberklasse-SUV sein, bullig und zugleich zurückhaltend, emotional wie effizient.

Es wird nicht einfach sein, die Qualität auch im vergrößerten Q-Stall auf dem gewohnt hohen Niveau zu halten. Während ausgerechnet der vergleichsweise

günstige Q2 im teuren Ingolstadt gebaut wird, zieht der immens wichtige Q5 um ins ferne Mexiko, wo derzeit eine neue Fabrik entsteht. Den Q6 wollen die Bayern im Werk Brüssel produzieren, dessen Umrüstung auf eine Montagestraße für Plug-in-Hybride und Elektroautos noch nicht begonnen hat. Belgien wäre auch ein geeigneter Standort für den noch nicht verabschiedeten Q4 BEV. Der Nachfolger des in Martorell montierten Q3 könnte ins ungarische Győr wechseln. Der Q7 bleibt dem Standort Bratislava treu, der weiterhin alle Marken bedient.

[Georg Kacher]



ab 2017

## Audi Q8

Wem der aktuelle Q7 zu kastenförmig und zu wenig elegant erscheint, dem gefällt vielleicht diese noch edlere Flachdach-Ableitung. Optional füllen 22-Zoll-Riesenräder die breit ausgestellten Radhäuser. Der teuerste Q wird pilotiertes Fahren und Parken beherrschen und soll viel Fahrdynamik mit Effizienz verbinden. Ein Plug-in-Hybrid ist in Planung, mit 48-Volt-Elektrik. Ebenfalls an Bord: eine aktive Wankstabilisierung. Besonders reizvoll: die kraftstrotzende Topversion SQ8 TDI, deren 4,0-Liter-V8-Turbodiesel 435 PS und 900 Nm Drehmoment bieten soll.

## Audi Q2

ab 2016

Der Q2 trägt bereits den neuen achteckigen Q-Grill, der ab Ende 2016 für Familienähnlichkeit im Q-Stall sorgen soll. Die Querstreben können schwarz sein wie hier im Bild, teilweise verchromt wie beim Q6 oder die Höhe betonend nach Art des Q8. Die Kerbe in den Türen wird sich ausschließlich am Q2 finden, der mit einem sehr guten  $c_w$ -Wert von 0,30 glänzen soll. Auf Wunsch liefert Audi den coupéartigen Fünfsitzer mit Voll-LED-Licht, Adaptivfahrwerk, Progressivlenkung und einer Vielzahl von Assistenzsystemen. Bildschirm mit 5,8 oder 8,3 Zoll Diagonale, buntes Head-up-Display; der 2,0-Liter-Topmotor leistet als TFSI-Benziner wie als TDI 190 PS.







**Links:** 4-mm-Unterfahrschutz aus Alu unter der Hinterachse. Die Halteschrauben werden zum tiefsten Punkt und nehmen von den gewonnenen 20 mm Bodenfreiheit wieder etwas weg. Es bleiben 205 mm. **Rechts:** Hundegitter und abwaschbare Laderaumauskleidung



**Rechts:** Vielleicht die wichtigste Komponente des Jägerpakets: die 30 Millimeter längeren Spiralfedern vom deutschen Geländewagenhersteller SGS. Die Serien-dämpfer bleiben drin. Das höhere Profil der AT-Reifen gewinnt nochmals einige zusätzliche Millimeter

## Kurz & knapp

Neues aus der 4x4-Welt in Kürze



## Individuelle Jeeps wie vom Tuner

Jeep hat auf der LA Auto Show zwei Sondermodelle vorgestellt: Der Wrangler Backcountry (links) basiert auf der Sahara-Ausstattung und bietet zusätzliches Offroad-Zubehör wie spezielle Stoßfänger und ist auch in auffälligen Farben wie Hydro Blue oder Xtreme Purple zu haben. Innen gibt's Leder und Alpine-Hi-Fi. Der Grand Cherokee SRT Night hebt sich von der Normalversion durch viele glänzend schwarze Details ab. Kommen auch zu uns.





4x4  
Neuheit  
2016

# Ersatzlösung

Der neue Vitara gilt manchem Suzuki-Stammkunden als zu asphalt-orientiert. Ein **Autohaus** aus dem Fränkischen hat **nachgebessert**



**G**ummistiefel-Profis bietet sich der neue Vitara nicht wirklich an, mit nur 185 mm Bodenfreiheit und fehlender Untersetzung. Der Grand Vitara, jahrzehntelang der einzig echte Offroader seiner Klasse mit Bodenfreiheit und Geländereduktion, hinterlässt eine echte Lücke im 4x4-Angebot: Wem der Jimny zu klein, der Lada Taiga zu museal und der Wrangler zu breit erscheint, weiß nicht mehr so recht, was er kaufen soll.

Um Förster, Jäger und Almbewohner bei der Stange zu hal-

ten, hat das Suzuki-Autohaus Braun in Wassermungenau bei Nürnberg den Vitara aufgerüstet: Höherlegung um 30 mm mit TÜV-Eintragung (650 Euro), AT-Reifensatz (600 Euro), Unterfahrerschutzplatten unter Motor (390

## Immerhin 205 mm Luft unter den Schutzplatten

Euro) und Hinterachse (280 Euro), Folierung mattgrün (1600 Euro), Hundegitter (215 Euro) und flache Laderaumwanne (30 Euro). Inklusiv des Rugged-Pakets von Suzuki selbst (u. a. Seitenschutzleisten und Ladekantenschutz, 743 Euro) kostet

das Gesamtprogramm maximal 5198 Euro. Tiefster Punkt sind die Schrauben der Aluplatte unter dem Hinterachsgetriebe; sie nehmen von der gewonnenen Bodenfreiheit wieder etwas weg. Heraus kommen von uns gemessene 205 mm Luft unter der Hinterachse, vorn sind es 210 mm. Da Jäger und Förster extremes Gelände oft umfahren können, dürfte das meist reichen.

Mindestens ein Vitara-Nachteil blieb jedoch: der kupplungsgefährdend lang übersetzte, fürs Gelände wenig geeignete erste Gang.

Info: Tel. 09873-458, [www.braun-autohaus.de](http://www.braun-autohaus.de). **[R. Klein]**



**Links: AT-Reifen vom Typ Cooper Discoverer im hochflankigen Format 215/70 R 16; der Satz kostet 600 Euro. Rechts: Ernst gemeinter Unterfahrerschutz aus 4-mm-Aluminiumplatten unter dem Motor (390 Euro) statt des üblichen, nur ange deuteten Plastikunterfahrerschutzes**



Fotos: T. Kempe



## Volvo XC90 mit Tuning ab Werk

Polestar heißt die Werks-Tuningabteilung von Volvo. Für den regulär 220 PS starken XC90 D5 bietet sie per Software-Eingriff 12 Mehr-PS an; das Drehmoment steigt von 30 auf 500 Nm. Das soll den Spurt von 0-100 km/h auf 7,7 s verkürzen. Der Turbobenziner XC90 T6 erstarkt von 320 auf 334 PS, das Drehmoment wächst um 40 auf 440 Nm. Polestar tunt auch die Getriebesteuerung. Kosten: 1199 Euro zuzüglich Arbeitslohn.

## T6-Sondermodell Edition 30

VW Nutzfahrzeuge bietet T6 Multivan und California zum 30. Geburtstag des Multivan als Edition-30-Sondermodell an. Der Multivan Edition 30 basiert auf dem Comfortline mit normalem Radstand, hebt sich unter anderem mit LED-Scheinwerfern, 17-Zöllern, Dach und Anbauteilen in Schwarz glänzend ab. Die Edition-30-Modelle kosten als 4Motion ab 55 924 Euro (2.0 TDI, 150 PS).





# OPA SPIELT HIPSTER



Eine trendbewusste Großstadtklientel hat das Urviech Lada Taiga als **alternatives Stil-Statement** für sich entdeckt. Lada bringt nun eine stadtfine Version

Fotos: Hersteller

**W**er hätte das gedacht? Eine trendbewusste Kundschaft (Hipster) aus den Metropolen, synthetischer Retroautos offenbar überdrüssig, erklärt den Uralt-Geländewagen Lada Niva/Taiga zum Trendmobil – das Auto zum Vollbart! Der war auch 1977 in Mode, als der Niva debütierte. Der Hersteller trägt der Neukundschaft Rechnung, in-

dem er dem Opa eine glitzernde Abendgarderobe angepasst hat. Heraus kam immerhin die größte optische Änderung seit dem Facelift 1995 – damals gab's eine größere Heckklappe, Hochkant-Heckleuchten und ein neues Armaturenbrett.

Auf Airbags oder anderes neuzeitliche Zeug sollte man auch bei der Urban getauften stadtfinen Version nicht hoffen.

Trotzdem enthält sie gegen 2000 Euro Aufpreis zum einfachsten Lada 4x4 echte Annehmlichkeiten: Es gibt neben Optik (Kunst-

## Die größte optische Änderung seit 1995

stoffstoßfänger in Wagenfarbe, Kühlergrill und Lenkrad neu) Sinnvolles wie Zweischichtlackierung, elektrische und be-

## Kurz & knapp

Neues aus der 4x4-Welt in Kürze



## G-pimpt vom Werk: Designo-Versionen

Wer sich am ewigen Schwarz sattgesehen hat, kann die G-Klasse nun ab Werk innen wie außen individualisieren lassen. Die Designo-Manufaktur-Modelle sind in Sonderfarben wie Feueropal, Mauritiusblau (Foto) oder Gelboliv matt zu haben (ab 4165 Euro). Das Night-Paket mit Dach und Anbauteilen in Glanzschwarz ist erstmals für den G erhältlich. Preise: hoch – allein das Night-Paket kostet ab 2737 Euro.







Der erste Lada 4x4 mit Kunststoffstoßfängern! Die 17-Zoll-Aluräder waren bei Drucklegung noch nicht lieferbar, sie werden einen noch nicht genannten Aufpreis kosten. Oben rechts: erstmals Cupholder hinter den Hebeln für Untersetzung und Zentralsperre. U. rechts: modern designte Stoffsitze

heizbare Außenspiegel, elektrische Fensterheber, Cupholder, Sitzheizung und Leselampen. Die 17-Zoll-Alus auf den Fotos sind noch nicht lieferbar.

Leider kommt der Urban zum Preis von 11 990 Euro nicht mit der Hohlraumversiegelung, dem Unterbodenschutz und dem Lackschutzpaket des Taiga 4x4, der für Nutzanwender die erste Wahl bleiben dürfte. **[Rolf Klein]**



## Range Rover Sport mit 680 PS

Wem der schon ab Werk brüllend laute, 550 PS starke Range Rover Sport SVR gar zu leisererisch erscheint, kann ihn von Tuner Lumma in Winterlingen auf 680 PS leistungssteigern lassen. Auch für den 5.0 Supercharged haben die Schwaben eine Leistungsspritze parat: 630 statt 510 PS. Nur für den Export bestimmt; in Deutschland zulassungsfähig ist aber der Breitbau-Kit mit 22-Zöllern (25 472 Euro).



Zubehör für viele Pick-Up's!

Hardtops aus hochwertigem, doppelschaligem ABS-Kunststoff.

Nissan Qashqai mit Cobra-Zubehör



Fordern Sie kostenlos unter Angabe des **Kfz-Types** unser Prospektmaterial an.

Tel.: 0 52 02/999 260 | Fax: 0 52 02/999 250  
eMail: [info@Cobra-SOR.com](mailto:info@Cobra-SOR.com) | [www.Cobra-SOR.com](http://www.Cobra-SOR.com)

## Sieht digital noch schärfer aus.

4 WOCHEN TESTEN FÜR 0,99 €



Erhältlich im App Store | Google play | Amazon Kindle Fire

Jetzt QR-Code scannen und AUTO BILD Tablet-App testen!



Die Auto-Instanz. **Auto Bild**



# Non-Stop

Der Getriebebauer VDS hat eine **Stufenlos-Automatik für schwere Aufgaben** in den Defender eingebaut – so faszinierend wie kostspielig

Schon unglaublich, wie stocksimpel Geländefahren mit einem solchen Landmaschinengetriebe sein kann: Im Steilhang mit losem Untergrund gehe ich vom Gas, und der Landy steht. Vom Gas gehen heißt hier gleichzeitig bremsen. Die Bergauffahrt lässt sich schlicht per

Tritt aufs Gaspedal fortsetzen, denn die volle Motorkraft steht sofort zur Verfügung. Abwürgen unmöglich. Und wenn doch alle Räder durchdrehen: Rückwärtsgang per Taste einlegen, und wir treten kontrolliert und ohne Überschlagsgefahr den Rückzug an. Tricks wie Rückwärtsgang

einlegen und dann erst den Zündschlüssel drehen (damit das Auto unter Last und somit kontrollierbar den Hang hinabfährt) sind damit obsolet.

Das sonst in Traktoren oder dem Schweizer Extremkletterer Aebi (Kasten) anzutreffende Getriebe, das der Spezialist Variable

Drive Systems (VDS) aus Wolfen/Österreich (bei Steyr) in einen Defender eingebaut hat, bietet neben simpler Bedienung mindestens zwei weitere Vorteile gegenüber einer konventionellen Wandlerautomatik: Der Wechsel von Vor- zu Rückwärtsfahrt ist so butterweich, dass sich

Fotos: Hersteller



Links: Simple Bedienung mit Knöpfen für Vor- und Rückwärtsfahrt. Oben Mitte: Freischaukelautomatik und Längs-Differenzialsperre ebenfalls per Knopfdruck. Oben rechts: der mechanische Teil des VDS-Getriebes, ein Doppel-Planetenradsatz. Rechts: Fuß vom Gaspedal, und die Fuhre steht – die Bremse bleibt kalt. Auch das riskante Wiederanfahren (Überschlagsgefahr) – kinderleicht





eine Freischaukelautomatik per Knopfdruck realisieren ließ. Die Schaukelausschläge lassen sich mit dem Gaspedal beeinflussen. Und: Der Motor bremst bergab viel stärker mit. Wobei eine elektronische Bergabfahrlilfe das heute kaum schlechter kann.

Weitere Verfeinerung gegenüber dem Original: Hier muss niemand mehr die Längssperre per Hebel hineinknorpeln, das geschieht per Knopfdruck.

Die Österreicher haben ein Hydrostatgetriebe, wie es etwa in Gabelstaplern, Baumaschinen oder den ATV-Modellen von Kubota zum Einsatz kommt, mit

einem mechanischen Doppel-Planetenradgetriebe kombiniert, um die Nachteile eines rein hydraulischen Getriebes (mäßiger Wirkungsgrad, Abwärme, zunehmende Trägheit bei Minusgraden, mögliche Spreizung der Übersetzungsverhältnisse be-

## Für härteste Einsätze wie geschaffen, aber teuer

grenzt) zu umgehen. Der hydrostatische Teil ist nur beim Anfahren bis etwa 12 km/h im Einsatz, dann übernimmt nahtlos und für die Insassen nicht spürbar die Mechanik. Heraus kommt

das Beste aus zwei Welten: keine Zugkraftunterbrechung, endlos viele Übersetzungen von kurz fürs Gelände bis lang für die Autobahn, Bedienung so schlicht wie beim Autoscooter. In Fahrt singt das Getriebe zwar so, als ob sich ein Landy und ein Gabelstapler ganz besonders lieb gehabt hätten, das aber lässt sich VDS-Chef Heinz Aitzetmüller zufolge noch wegkonstruieren.

Das Stufenlosgetriebe von VDS ist in zwei Größen zu haben; der Defender nutzt das kleinere für Motorleistungen bis 125 kW. Es bleibt übrigens bei der Zuglast von vollen 3,5 Tonnen.

In Extremsituationen beruhigt dieses Stufenlosgetriebe ungemein, denn es macht stets exakt, was der Fahrer will. Was einer flächendeckenden Verbreitung dieser ingenieurstechnisch zweifellos brillanten Lösung entgegenstehen dürfte, sind die Kosten einer Nachrüstung von ca. 20 000 Euro. Zum Vergleich: Eine vom Kölner Landy-Spezialisten Matzker nachgerüstete Wandlerautomatik (vier Stufen, von ZF) kostet 11 900 Euro samt Montage.

Weitere Informationen gibt's unter Telefon 00 43-72 53-88 08 00, [www.vds-getriebe.at](http://www.vds-getriebe.at) [Rolf Klein]

**20 000 Euro**  
Umbaukosten

## Der Verwandte aus Helvetia

Eines der kletterfähigsten wie optisch eindrucksvollsten Fahrzeuge, die ebenfalls ein Stufenlosgetriebe von VDS nutzen, ist der Aebi Transporter VT 450 Vario (rechts) aus der Schweiz: 3,5 Tonnen Leergewicht, aber 5,0 t Nutzlast! Die Zwillingstreifen sollen den Boden schonen.





# Schneekunst



Lust auf Video?  
QR-Code mit dem  
Smartphone scan-  
nen - viel Spaß!



[www.autobild.de/  
allradwintertest](http://www.autobild.de/allradwintertest)



Grüne Alpen Anfang Dezember. Und unser **Wintertest?** Der fand trotzdem statt. Auf über 2000 Meter fanden wir Schnee

**U**nd wie war Silvester bei Ihnen? Wieder mal brav „Dinner for One“ geguckt? The same procedure as every year? Bei uns war dieses Jahr Einiges anders. Schon lange vor dem Jahreswechsel. Da steht immer unser alljährlicher

Wintertest im Kalender. Und mit dem sah's noch Tage vor dem Testtermin eher finster aus. Oder besser gesagt: grün. Die Ende November vielversprechend gefallene weiße Pracht hatte sich unter Fönwind und Regenschauern verflüchtigt.

Doch im Kühltal auf gut 2000 Meter Höhe sind immerhin die Schattenhänge weiß, als wir ankommen; und der Altschnee wird mit Kunstschnee ergänzt. Auch auf der flutbeleuchteten „Startbahn“, die wir mit Allradautos hinauffahren wollen. ▶



Gruppenbild mit Kuh und Kunstschnee: Die Ski- und Worldcup-Piste wurde zusätzlich beschneit

## So haben wir getestet, gemessen, ausgewertet

Für den Handlingtest mussten wir diesmal einen superengen 12-Meter-Slalom auf einem durchgängig vereisten Liftparkplatz abstecken; die übliche Fahrdynamikfläche war Anfang Dezember auch auf gut 2000 Meter Seehöhe fast schneefrei. Gemessen haben wir in beiden Richtungen in unterschiedlichen Fahrmodi. Auf der beschneiten Skipiste befuhren wir diesmal eine andere Sektion – wir mussten dem Rodel-Weltcup ausweichen. Die Passstraße war von Eis unter einer recht dünnen Altschneeschicht bedeckt. Alle Daten zeichnete die Racelogic Driftbox auf; ausgewertet haben wir gut 260 Einzelmesswerte.



## Die Disziplinen:



### HANDLING

(Slalom auf Eis)

Pylonenabstand 12,0 m; Länge 2x 60 m + Wendeschleife



### TIEFSCHNEE

(Skipiste)

Gesamtlänge 191 m, Anstieg 44,1 m, mittlere Steigung 23,1 %



### DYNAMIK

(Bergstraße)

Gesamtlänge 550 m, Anstieg 57,6 m, mittlere Steigung 10,5 %





**Überraschungssieger Golf Alltrack: Typisch VW, leistete er sich nie echte Schwächen**

# 1. VW Golf Alltrack 2.0 TDI 4Motion

**1584 kg, 184 PS, 6-Gang-DSG**  
**Kurzcharakter: der Ausgewogene**

Wie immer ist unser Fuhrpark bunt gemischt; der größte Kandidat ist diesmal das brandneue 2016er-Modell des amerikanischen Luxus-Offroaders Cadillac Escalade – schon mit der neuen Achtstufen-Automatik. Um Vortrieb kümmert sich ein 6,2 Liter großer V8-Benziner. Beim Allradsystem kehrte Cadillac zurück zum Torque-on-Demand-System: direkt angetriebene Hinterachse, Vorderachse per Lamellenkupplung angehängt und abschaltbar. Das finden Amerikaner gut. Mit einem Lebegewicht von knapp 2,8 Tonnen ist der mit viel glitzerndem Luxus angereicherte Cadillac ein schwerer Brocken, der seine schiere Größe auch nicht zu verschleiern sucht. Dagegen nimmt sich der Zweitgrößte des Feldes fast zierlich aus. Zum Test trat der Audi Q7 mit dem beliebten Dreiliter-Diesel und jetzt 272 PS an. Ein echter Permanent-Allrad mit Zentraldifferenzial gehört bei den größeren Audi-Modellen mit Längsmotor zum Markenkern.

Ebenfalls 2015 neu und ebenfalls in zweiter Generation, kaum kleiner und fast gleich schwer, tritt der Volvo XC90 zum Test an. Sein Dieselmotor holt aus vier Zylindern mit nur zwei Liter Hubraum beachtliche 225 PS und leitet sie per Achtstufen-Automatik und Haldex-Lamel-



lenkupplung permanent an die Vorder- und bedarfsweise zur Hinterachse.

Land Rover vertraut beim Range Rover Sport lieber auf ein Zentraldifferenzial. Er tritt in der besonders potenten SVR-Version mit 550 PS starkem Fünfliter-V8 mit Kompressoraufladung an. Mit knapp 4,80 m Länge ist Land Rovers heißestes Pferd im Stall nicht das größte Auto im Vergleich, aber mit 126 000 Euro das teuerste.

## Die Disziplinen:



**HANDLING**  
(Slalom auf Eis) **97,8%**  
Sichere, aber nicht panische ESP-Regelung: Platz 3



**TIEFSCHNEE**  
(Skipiste) **98,8%**  
Schon im NORMAL-Fahrprogramm kommt er weit: Platz 3



**DYNAMIK**  
(Bergstraße) **96,7%**  
Auf der Passstraße kann man umschalten, muss aber nicht: Platz 5



**Griff: vorbildliche Tasten für Fahrprogrammwahl und ESP**



**Alles geregelt: Im engen Slalom erzielt der VW mit vollaktivem ESP bessere Werte als mit reduzierter Stabilisierung – noch etwas schneller in SPORT**





Der Jeep überzeugt im Slalom und auf der Bergstraße mit Handlichkeit und flinker Lenkung

## 2. Jeep Renegade Trailhawk

1610 kg, 170 PS, 9-Stufen-Automatik  
Kurzcharakter: der knackige Kleine

Dagegen ist der Mercedes GLC eher preiswert. Als 250d mit 204-PS-Vierzylinder-Diesel und Neunstufen-Automatik kommt er gerade mal auf gut 46 000 Euro Basispreis; den echten Permanent-Allrad hat der neue GLC von seinem etwas zierlicheren Vorgänger GLK übernommen.

Die Klasse der höhergelegten und optisch leicht offroadisierten Allradkombis vertritt der VW Golf in der milde geländefähigen Alltrack-Variante. Der 184 PS starke Zweiliter-TDI in Euro-6-Version versorgt per Sechsgang-Doppelkupplungsautomatik und Hang-on-Allradantrieb mit Hallex-Lamellenkupplung die vier Räder mit Kraft. Wer meint, das Golf-Derivat sei eine preiswerte SUV-Alternative, wird mit einem Grundpreis von knapp 36 000 Euro eines Besseren belehrt.

Rund 20 Prozent günstiger kommt man an den unwesentlich kompakteren Hyundai Tucson; im Test die 4WD-Basisversion mit 136 PS und manueller Sechsgangschaltung. Das Allradsystem steuert Magna bei, im

neuen Tucson ist es zahmer abgestimmt als im Vorgänger ix35, weil das Vorteile bei der Normverbrauchsmessung bringt.

BMW bricht beim neuen X1 mit der Längsmotor-Tradition des Hauses. Der Neue basiert auf der Quermotor-Plattform der Bayern – und ist insofern ein



entfernter Verwandter des Mini. Fast gleich groß wie der Tucson, wird auch er von einem Zweiliter-Turbodiesel angetrieben; im Test die stärkste Variante mit 231 PS und Achtstufen-Automatik, Basispreis happige 42 500 Euro. Die Kraftverteilung folgt dem üblichem Softroader-Schema: direkt angetriebene Vorderräder, Hinterachse per Lamellenkupplung angehängt.

Optisch eine ganze Klasse kleiner ist der Jeep Renegade. ►

### Die Disziplinen:



#### HANDLING

(Slalom auf Eis) **98,4%**  
Geht flott und folgsam auch um enge Ecken: Platz 2



#### TIEFSCHNEE

(Skipiste) **93,9%**  
Klettert in allen Modi achtbar, ist aber nie spitze: Platz 6



#### DYNAMIK

(Bergstraße) **97,1%**  
Brav und sicher mit ESP, knackig und flott ohne: Platz 4



Gute Ergebnisse in SNOW – in SAND wird der Renegade unruhig



Auf der Skipiste bringt das SNOW-Programm (das auch die ESP-Regelung anpasst) diesmal die besten Ergebnisse; SAND liegt fast gleichauf





Stärke des leicht beherrschbaren Mazda ist sein spontan aufs Gas reagierender Motor

# 3. Mazda CX-3 G-150 AWD

1310 kg, 150 PS, 6-Gang-Schaltung  
Kurzcharakter: der agile Crossover

Nahe verwandt mit dem Fiat 500X und wie dieser in Italien produziert, kokettiert der kleinste Jeep mit kurzen Überhängen und steilen Scheiben und macht speziell in der getesteten Trailhawk-Version auf Offroader. Die Technik stammt prinzipiell aus dem Fiat-Pkw-Baukasten: Quermotor mit großzügigen zwei Liter Hubraum und 170 PS; Neunstufen-Automat mit speziellem Geländemodus – vom Hersteller als 4WD LOW bezeichnet; und dank aufwendigem Traktions-system mit Geländefahrprogrammsteuerung durchaus mit Offroad-Ambitionen – und mit recht ambitioniertem Preis.

Noch etwas kleiner und mit weniger Technik-Gimmicks rollt der fast gleich teure Suzuki Vitara an den Start. Mit dem gleichnamigen Urahn hat er ebenso wenig gemein wie mit dem Grand Vitara; der neue Vitara ist faktisch nur eine robuster wirkende Karosserievariante des kompakten Crossover SX-4 – was nichts Schlechtes ist und den Vorteil hat, dass der kompakte

Japaner leicht und damit handlich ist. Im Test hat er als S-Version den neuen 1,4-Liter-Turbobenziner mit 140 PS und Sechsgangschaltung unter der Haube.

Ebenfalls Benzinmotor und Handschaltung hat der preiswerteste Testkandidat. Mazda baut sein neues Kompakt-SUV CX-3



ohne wesentliche Geländeambitionen auf der Pkw-Plattform des kleinen Mazda 2 auf; die Allradtechnik mit Lamellenkupplung für die Hinterachse stammt vom größeren Bruder CX-5. Mazda spendiert dem getesteten CX-3 G-150 den kräftigen Zweiliter-Benziner mit 150 PS und bietet ihn für unter 25 000 Euro an.

Die Kombination aus leichtem Auto mit vergleichsweise großem Benzinmotor fördert den Fahrspaß und macht den

## Die Disziplinen:



### HANDLING

(Slalom auf Eis) **93,1 %**  
Dank spontaner Gasreaktion gut per Pedal lenkbar: Platz 4



### TIEFSCHNEE

(Skipiste) **95,6 %**  
Respektabel mit ESP, sehr tapfer ohne regelnden Eingriff: Platz 5



### DYNAMIK

(Bergstraße) **98,8 %**  
Gut beherrschbar auch mit deaktiviertem ESP: Platz 3



Dank geringer Schneehöhen störte die knappe Bodenfreiheit nicht



Der Mazda-Allradantrieb lässt sich vom Fahrer nicht beeinflussen. Er leitet die Kraft wirksam genug zur sekundär angetriebenen Hinterachse des CX-3





Auf der sicheren Seite: Auch mit vollaktivem ESP stob der Q7 die Bergstraße flink hinauf

# 4. Audi Q7 3.0 TDI quattro

2070 kg, 272 PS, 8-Stufen-Automatik  
Kurzcharakter: der Hightech-Dampfer

kleinen Crossover leicht beherrschbar. So gibt er schon bei der ersten Testdisziplin, dem diesmal auf Eis gefahrenen Slalom, eine recht überzeugende Vorstellung: Auch mit voll aktiver Fahrdynamikregelung wedelt er recht flink um die eng gesteckten Pylonen; der flott am Gas hängende Motor macht Korrekturen einfach. So geht es mit teilabgeschaltetem ESP noch einen Tick flotter. Auch auf der Skipiste erwies sich die Abstimmung als gelungen: Das ESP bremsst den kleinen Japaner nicht zu Tode; so kommt der CX-3 gut vom Start weg, erklettert die Piste flink. Abschalten des Motoreingriffs der Stabilitätsregelung bringt in den weicheren Pistenpassagen trotzdem etwas mehr Schwung und ein 4 Prozent besseres Ergebnis. In seinem Element fühlte sich der Kleine auf der schnee- und eisglatten Bergstraße. Mit voll aktivem ESP folgte er den Lenkeinschlägen auch in den glatten Kehren recht willig; mit abgeschaltetem System geht alles noch ein wenig flotter

– und dank des ausgewogenen Grund-Fahrverhaltens ohne schweißnasse Hände.

Prinzipiell recht ähnlich fährt sich der neue Suzuki Vitara S. Obwohl eine viertel Klasse größer und geräumiger, ist er noch leichter; und der neue Turbобенziner kann überzeugen –



kein Vergleich zum eher blutleeren 1,6-Liter-Sauger des Basisbenziners: Das 41 Prozent höhere Drehmoment beschreibt den Fortschritt. Und weil der Motor fast so spontan wie ein guter Sauger aufs Gas reagiert, lässt sich das Leichtgewicht flink und kontrollierbar um die Pylonen lenken: am besten im SNOW-Fahrprogramm – denn das leitet von Anfang an mehr Kraft zur Hinterachse. Eher enttäuschend ist dafür die Kletter-Perfor- ▶

## Die Disziplinen:



### HANDLING

(Slalom auf Eis) **90,0%**

Trotz der stattlichen Größe einfach zu dirigieren: Platz 5



### TIEFSCHNEE

(Skipiste) **100,0%**

Mit und ohne ESP-Eingriff ein souveräner Durchkommer: Platz 1



### DYNAMIK

(Bergstraße) **97,0%**

Nur mäßig dynamisch im DYNAMIC-Modus: Platz 6



Fahrprogramme umständlich per Touchpad – oder schnell per Taste



Hut ab: Einmal mehr ist Audi eine ESP-Abstimmung gelungen, die den Fünfmeter-Brummer auch im winkligen 12-m-Eisslalom auf Kurs hält





Der BMW reagiert auch mit teil-deaktiviertem ESP herrlich ausgewogen und vorhersehbar

# 5. BMW X1 xDrive 25d

1650 kg, 231 PS, 8-Stufen-Automatik  
Kurzcharakter: auch ohne DSC sicher

mance auf der Skipiste. Egal ob im Normalprogramm AUTO oder im SNOW-Modus: Im Glauben, den im weichen Schnee naturgemäß leicht schlingernden Wagen zu stabilisieren, würgt das ESP den armen Motor schon beim flotten Schalten in den zweiten Gang gnadenlos herunter. Erst mit abgeschalteter Regelung geht's richtig voran. Auch auf der glatten Bergstrecke hemmt das vorsichtig agierende ESP mehr, als es hilft, nimmt ständig zu viel Leistung weg; erst im Sportmodus mit abgeschalteter Schleuderbremse kommt Fahrfreude auf. So reicht's hier nur für Rang 9 – und Gesamtplatz 7.

Mit diesem Ergebnis könnte sich der Hyundai Tucson glücklich schätzen. Denn wenn auch die Koreaner in praktisch allen üblichen Testdisziplinen erstaunlich schnell dazugelernt haben – bei der Allrad- und Traktionsregelung hinken sie noch immer arg hinter der Konkurrenz her. So kämpft der arme Tucson bei voll aktivem ESP gegen

gen dessen panische Regeleinriffe; und das hemmt ihn nicht nur auf der Schneepiste, sondern ebenso auf der Bergstrecke. Im Eisslalom führt die restriktive Regelung immerhin dazu, dass der Hyundai die Pylonen zwar langsam, aber spurtreu umrundet. Hier ist eine spürbare Ver-



besserung zum Vorgänger ix35 zu erkennen. Dennoch bringt der Tucson in allen drei Testdisziplinen die schwächsten Ergebnisse des Feldes und landet somit abgeschlagen auf dem letzten Gesamtplatz. Schade; entweder haben die Entwickler die Winter-Performance nicht getestet – oder sie ist ihnen egal. Vielleicht, weil das Auto Tucson heißt und Schnee in der gleichnamigen US-Wüstenstadt kein Thema ist.

## Die Disziplinen:



**HANDLING**  
(Slalom auf Eis) **88,3%**  
Erst bei flotterem Tempo regelt das ESP geschmeidig; Platz 8



**TIEFSCHNEE**  
(Skipiste) **96,6%**  
Gute Kletterleistung mit und ohne Regelsystem-eingriff; Platz 4



**DYNAMIK**  
(Bergstraße) **95,3%**  
Eher bedächtig bei aktivem ESP, gut kontrollierbar ohne; Platz 7



Kein Modus „Sport+“ mehr, dafür griffgünstige DSC-OFF-Taste



Tapferer Wühler: Anders als bei den Längsmotor-Allradlern von BMW hemmt das vollaktive DSC den Vorwärtsdrang des Quermotor-X1 nur wenig





Leicht beherrschbar und fast flink; im Tiefschnee zieht das Gewicht den Cadillac erdwärts

# 6. Cadillac Escalade 6.2 AWD

2751 kg, 426 PS, 8-Stufen-Automatik  
Kurzcharakter: der dressierte Elefant

Ebenfalls schwer an seiner übervorsichtigen ESP-Regelung hat auch Daimlers jüngstes SUV zu knapsen. An sich macht das System alles richtig; aber eben immer viel zu vorsichtig: Man würde sich ein traktionsförderndes Glätte-Fahrprogramm wünschen, wie es die großen Mercedes-SUV bieten. Den Slalom durchfährt der GLC zwar ähnlich spurtreu und sicher wie der Hyundai, aber auch recht träge – und landet hier auf Platz 7; auf der Bergstrecke kommt der Schwabe erst mit gedrückter ESP-OFF-Taste so richtig flott vom Fleck und um die Ecken; und am Skihang raubt die Schlupfregelfunktion – so gut sie im Gelände funktioniert – in ihrem Übereifer dem Motor so viel Kraft, dass der Mercedes vorzeitig aufgibt. Dass wirklich die Regelungssysteme schuld sind und nicht das Allradsystem mit echter Permanent-Kraftverteilung per Zentralfeder, beweist der GLC mit abgeschalteter Fahrhilfe: Dann stieß er den Steilhang leichtfüßig empor, legt

unter Publikumsbeifall den Bestwert in dieser Disziplin vor.

Noch mehr Applaus gibt's freilich für den supersportlichen Range Rover Sport SVR. Er wurde schon auf dem Hotelparkplatz von Neugierigen beäugt, nachdem sie einmal den spektakulären Donnerschlag seines



Achtzylinders vernommen hatten. Doch so herzergreifend der Kompressor-V8 klingt: Die ESP-Regelung hat offenbar ihre liebe Not, mit seinem brachialen Leistungseinsatz zurechtzukommen. Am besten glückt es ihr noch im Standardmodus AUTO; auch im vorsichtigen SNOW-Programm lässt sich der trotz Leichtmetallbauweise bleischwere Brite noch leidlich kontrolliert um die Slalompylonen und die Kurven der Bergstrecke treiben. Der DY-▶

## Die Disziplinen:



### HANDLING

(Slalom auf Eis) **87,8 %**  
Die träge Gas-Reaktion erschwert die Beherrschbarkeit: Platz 9



### TIEFSCHNEE

(Skipiste) **85,5 %**  
Das hohe Gewicht drückt ihn in den weichen Schnee: Platz 9



### DYNAMIK

(Bergstraße) **99,5 %**  
Verblüffend flott unterwegs mit und ohne ESP: Platz 2



So mögen es die Amerikaner: Der Allradantrieb ist abschaltbar



Die untypisch verzögerte Gaspedalreaktion erschwert den Slalom; auf der Passstraße ist der bleischwere Escalade verblüffend leicht beherrschbar





Die übervorsichtige Schlupfregelung hemmt den Vitara im Tiefschnee und am Berg

# 7. Suzuki Vitara S 4x4

1210 kg. 140 PS, 6-Gang-Schaltung  
Kurzcharakter: Leichtgewicht mit Hosenträger

NAMIC- und auch der SAND-Modus setzen die Kraft hingegen so schwer dosierbar frei, dass die Beherrschbarkeit leidet. Speziell im Sandprogramm, wo die „Panzerbremse“, ausbleibt, also das gezielte Abbremsen des kurveninneren Hinterrades zur Unterstützung des Einlenkens, schiebt der SVR bei gleichmäßigem Krafteinsatz zunächst über alle viere geradeaus, um dann bei verstärktem Pedaldruck flott mit dem Heck auszuschwenken. Diese fahraktive Auslegung bürgt für reichlich Fahrspaß, erst recht auf Schnee; aber wirklich schnell ist man damit nicht – Driften kostet in Wahrheit Zeit. Bei abgeschaltetem ESP wird der SVR zudem wirklich schwer beherrschbar, kommt dann auch am Skihang ins Schlingern, wenn er mit röhrendem Klappenpuff bergan stürmt. Der Lohn der Leistungsorgie: Rang zwei auf der Piste. Erst auf der letzten, weichen Kuppe der Piste fordern die 2,5 Tonnen Leergewicht ihren Tribut – der Brite gräbt sich ein.

Wie einfach ist da doch im Vergleich der kompakte BMW zu kontrollieren. Offenbar sind die Bayern auch bei ihrem ersten Quermotor-SUV nicht vom Prinzip abgerückt, dem Wagen erst ein einwandfreies Fahrverhalten anzuerziehen – und dann die ESP-Regelung darüberzulegen,



statt damit Fahrwerksschwächen zu kaschieren. Neu ist hingegen, dass die Fahrdynamikregelung speziell im Weichschnee nicht so viel Schwung kostet, wie wir das bisher kannten: Der X1 marschiert auch mit voll aktiver Regelung munter die Skipiste hinauf, erreicht hier Rang vier. Im engen Slalom bewährt sich der SPORT-Modus mit aktiver Regelung am besten; Abschalten des DSC zieht verstärktes Untersteuern nach sich. Auf der mit zü-

## Die Disziplinen:



**HANDLING**  
(Slalom auf Eis) **100 %**  
Leicht, kräftig und einfach beherrschbar: Platz 1



**TIEFSCHNEE**  
(Skipiste) **88,9 %**  
Erst mit abgeschaltetem ESP geht's gut vorwärts: Platz 8



**DYNAMIK**  
(Bergstraße) **91,5 %**  
Flott ohne ESP, im SNOW-Modus eher langsam: Platz 9



Meist ist AUTO richtig; LOCK und SNOW bringt nur wenig Besserung



Der recht kopflastige Vitara neigt zum Untersteuern, das auf Glätte vorsichtige ESP bremst ihn drastisch ein. Abgeschaltet geht's viel flotter



**Auto  
Bild TV**

**Heute sehen, wer morgen  
die Nase vorn hat.**



Nur auf  
**N24**

Fr., 18.25 Uhr  
Mo., 15.15 Uhr  
Mi., 13.03 Uhr



Aktuelle Sendung verpasst?  
Hier geht's zu AUTO BILD TV.

präsentiert von

**GOODYEAR**

MADE TO FEEL GOOD.

**AUTO BILD TV – Das Magazin.**

Die neue Staffel für alle, die Autos lieben: ausführliche Tests • spannende  
News • neue Modelle • interessante Interviews • tolle Gewinnspiele  
Alle Sendungen auch auf [www.autobild.tv](http://www.autobild.tv)

Die Auto-Instanz.

**Auto  
Bild**





Im ESC-Sportmodus legt der schwere Schwede eine erstaunliche Kurvenfreude an den Tag

# 8. Volvo XC90 D5 AWD

2082 kg, 225 PS, 8-Stufen-Automatik  
Kurzcharakter: verblüffende Dynamik

gigerem Tempo befahrbaren Bergstraße erzielten wir hingegen mit deaktiviertem DSC bessere Zeiten – eben weil der X1 auch ohne stabilisierende Eingriffe so gut beherrschbar bleibt.

Eine Eigenschaft, die seit über 40 Jahren auch bei VW besondere Priorität genießt: Ein VW muss frei von fahrdynamischer Tücke sein. Dieser Leitlinie bleibt auch der Golf Alltrack treu. Artig folgt er den Lenkbefehlen durch die vereiste Pylonenreihe, erzielt im SPORT-Fahrprogramm fast die gleichen, guten Werte wie im NORMAL-Modus. Das Abschalten des ESP bringt keinen Vorteil; weil dann die korrigierenden, aber nie übertrieben abbremsenden Regeleingriffe wegfallen, untersteuert der VW mehr. Ein ähnliches Bild auf der Bergstraße: problemloses Fahrverhalten und fast identische Ergebnisse in den unterschiedlichen Fahrmodi; die besten Zeiten erzielten wir interessanterweise nicht im SPORT-, sondern im OFFROAD-Fahrprogramm – das erlaubt mehr Rad-

schlupf und auch größere Driftwinkel in Kurven. Erst auf der Skipiste kam der rote Golf-Kombi mit abgeschalteter Fahrdynamikregelung weiter: Hier geht es einfach darum, den Schwung nicht zu verlieren – und durchdrehende Räder schaden im Weichschnee durchaus nicht,



weil sich dabei das Reifenprofil wieder freischleudern kann. Ohne in einer Disziplin Herausragendes zu leisten, erringt der Golf Alltrack den Gesamtsieg – er blamiert sich einfach nie.

Auf den Fersen ist ihm ein ganz anders konzipierter Allradler – der Jeep Renegade Trailhawk. Mit seiner knalligen Aufmachung mimt er zwar den wilden Kampfwagen, ist aber in Wahrheit ein kreuzbraves Auto. Respekt verdient die Abstim-

## Die Disziplinen:



**HANDLING**  
(Slalom auf Eis) **89,2 %**  
Recht spurtreu, aber nicht wirklich schnell auf Eis: Platz 7



**TIEFSCHNEE**  
(Skipiste) **81,9 %**  
Matte Kraftentfaltung im ESP-Normalmodus: Platz 10



**DYNAMIK**  
(Bergstraße) **100,0 %**  
Gekonntes Regeln, sicher beherrschbar: Das ergibt den 1. Platz



Das Volvo-ESC muss man mühsam übers Touch-Menü kleinschalten



Im engen Slalom agiert der XC 90 im DYNAMIC-Fahrprogramm am zackigsten; aber im OFFROAD-Modus ist er interessanterweise kaum langsamer





Bei voll aktiver ESP-Regelung  
meidet der GLC jedes bisschen  
Radschlupf und driftet nie

# 9. Mercedes GLC 250d 4Matic

1845 kg, 204 PS, 9-Stufen-Automatik  
Kurzcharakter: übertriebene Vorsicht?

mungsarbeit der Jeep- und Fiat-Techniker: Schon den Schlängelskurs durch die Slalompylonen durchmisst er zügig und ohne Ausbrüche; hier hält ihn das vorsichtige, aber nicht übervorsichtige SNOW-Fahrprogramm noch einen Tick besser in der Spur als das Universalprogramm AUTO. Im SAND-Modus, der auch die stabilisierende Wirkung des ESP deaktiviert, geht es mit größeren Driftwinkeln lustiger, aber nicht wirklich schneller voran. Erst bei flotterer Fahrt, auf der Bergstraße, erzielten wir mit deaktivierter Fahrhilfe bessere Resultate; doch auch im SNOW-Modus rennt der Italo-Amerikaner die Serpentine zügig hinauf. Einzig auf der Skipiste erreicht der Renegade nur durchschnittliche Leistungen – wobei das SNOW-Programm hier am weitesten führt. Hemmend wirkt die an sich lobenswerte Eigenart der Neunstufen-Automatik, so lange wie möglich den jeweils größeren Gang – hier den dritten – zu halten und auf das Drehmoment des kräftigen Dieselmotors zu

vertrauen; zeitigeres und geschmeidigeres Zurückschalten im steileren Abschnitt der Steigung – ab etwa 150 Meter vom Startpunkt – hätte hier eventuell für längeres Halten des zuvor aufgebauten Schwungs gesorgt.

Hohe Expertise im Abstimmen von Allradantrieb und



Schlupfregelung beweist einmal mehr Audi – seit jeher auf vordere Plätze bei unseren Wintertests abonniert. Dem Q7 gelingt unterm Strich die beste Kletterleistung auf der weichen Skipiste; zwar sind die erreichten 177,4 Meter im ALLROAD-Fahrprogramm mit reduziertem ESP-Eingriff nur das drittbeste aller insgesamt erreichten Einzelergebnisse; doch weil er auch im Standardprogramm AUTO noch beachtliche 163,10 Meter weit ▶

## Die Disziplinen:



### HANDLING

(Slalom auf Eis) **89,4 %**  
Vorsichtig und präzise, aber recht träge in engen Radien: Platz 6



### TIEFSCHNEE

(Skipiste) **93,0 %**  
Bestwert ohne ESP, aber arg lahm mit aktiver Regelung: Platz 7



### DYNAMIK

(Bergstraße) **92,9 %**  
Das übervorsichtige ESP bremst den GLC panisch ein: Platz 8



Logik ist nicht die Stärke der Walzen-Drehdruck-Touchpad-Kombi



Lust und Last auf der Skipiste: Mit deaktiviertem Schlupfregel-ESP schafft der GLC den Bestwert, mit voll aktivem ESP versackt er blamabel früh





Nur für Mutige: Mit reduzierter ESP-Funktion ist der bärenstarke Brite kaum zu bändigen

# 10. Range Rover Sport SVR

2520 kg, 550 PS, 8-Stufen-Automatik  
Kurzcharakter: klavervoll übermotorisiert

kommt, erreicht der Audi im Durchschnitt die Bestmarke von 170,42 Meter: Kapitelsieg. Auf der Bergstrecke schlägt er sich ebenfalls schon im Normalmodus sehr achtbar; im ALLROAD-Programm mit reduziertem ESP-Eingriff wird es noch etwas besser. Und selbst im engen Slalom, gerade für ein stattliches Auto mit fast zehn Quadratmeter Grundfläche eine schwierige Übung, beweist er eine erstaunliche Leichtfüßigkeit. Hier bringt der DYNAMIC-Modus die besten Ergebnisse.

Die hohe Kunst des flotten und sicheren Fahrens auf Schnee traut man auch den Schweden zu – schließlich werden dort im Norden auch Hauptstraßen kaum freigesalzen. Deshalb waren die Erwartungen an den neuen Volvo XC90 hoch. Und auf der glatten Bergstraße kann er sie voll erfüllen: Egal ob im ausgewogenen Normalprogramm COMFORT, im traktionsbetonten OFFROAD-Modus oder in der DYNAMIC-Einstellung mit nur noch teilaktivem ESP – stets

lässt er sich die im Winter zur Rodelbahn umfunktionierte Straße flott und sicher hinauf-treiben. Die engen Richtungswechsel im Slalom auf dem relativ warmen und daher sehr glatten Eis sind weniger die Stärke des skandinavischen Flaggschiffs: Am besten geht es im



DYNAMIC-Fahrprogramm, das ESP darf und sollte dabei ruhig voll aktiv bleiben. Anders am weichen, steilen Schneesack der Skipiste: Hier schaffte der XC90 im Normalprogramm COMFORT nur 62 Prozent der Gesamtdistanz; im DYNAMIC-Modus mit deaktiviertem Motoreingriff der ESP-Regelung sind es immerhin 84 Prozent.

Mit diesen Werten bleibt der dynamische Schwede hinter dem schweren Cadillac zurück.

## Die Disziplinen:



**HANDLING**  
(Slalom auf Eis) **86,0 %**  
Keines der Fahrprogramm will so recht passen: Platz 10



**TIEFSCHNEE**  
(Skipiste) **99,6 %**  
Erst mit abgeschaltetem DSC ballert der SVR ganz nach oben: Platz 2



**DYNAMIK**  
(Bergstraße) **88,1 %**  
Unharmonisch regeln-des ESP, ohne wird's richtig haarig: Platz 11



Konfigurierbare Fahrprogramme per Drehregler; Auspufftastete



Sound-Maschine: Bei hohem Leistungsbedarf ballert der SVR, dass dem V8-Freund das Herz aufgeht – aber in der Nachbarschaft die Scheiben klirren





Übervorsichtiges ESP, lahm abgestimmter Allradantrieb: Hier hat Korea Nachholbedarf

# 11. Hyundai Tucson CRDi 4WD

1662 kg, 136 PS, 6-Gang-Schaltung  
Kurzcharakter: kein Schnee in Arizona?

Der Amerikaner, dem mancher aufgrund seiner Leibesfülle und seiner Fullsize-Maße ein träges Handling und schwerfälliges Kurvenverhalten unterstellt hätte, überrascht mit erstaunlicher Behändigkeit auf der kurvigen Bergstrecke. Gerade weil ihm hektische Reaktionen fremd sind, erweist er sich auch mit abgeschaltetem ESP als einfach beherrschbar und kann damit höchst respektable Ergebnisse erzielen; beinahe hätte es sogar zum Bestwert in dieser Disziplin gereicht. Und selbst im engen Slalom schlägt sich der Riese wacker: Die Fahrdynamikregelung hält die gewaltige Masse recht gut unter Kontrolle. Dass sich mit abgeschaltetem ESP keine besseren Werte erzielen lassen, liegt an einer merkwürdigen Eigenart des Cadillac-Motors: Ganz untypisch für großvolumige US-Achtzylinder reagiert er auf kleine Gaspedalbewegungen im Niedriglastbereich recht verzögert; speziell die gedämpfte Reaktion aufs Gaswegnehmen – mutmaßlich soll sie komfort-

minderndes Rucken vermeiden – erschwert dem Fahrer die Kontrolle des Driftwinkels per Gaspedal; die gelingt erst bei etwas besserem Grip und etwas höherem Tempo feinfühlig. Auf der Skipiste ist das natürlich kein Thema; denn hier gilt stets die Devise: Gas ist rechts – unten!



Und wenn etwas hier den Vortrieb reduziert, ist es die Stabilisierungs- oder Schlupfregelfunktion des ESP. Das tut sie beim Escalade zunächst in wohl dosierter Form. Erst im weichen, steilen, oberen Bereich der „Startbahn“ bricht die Traktion plötzlich zusammen, die Hinterräder graben sich plötzlich ein, während die Vorderräder scheinbar die Mitarbeit aufkündigen. Möglicherweise ging hier die kraftverteilende Kupplung im ►

## Die Disziplinen:



**HANDLING**  
(Slalom auf Eis) **77,6%**  
Spurstabil, aber lästig langsam um die Pylonen: Platz 11



**TIEFSCHNEE**  
(Skipiste) **75,9%**  
Mit aktivem TCS steht der Tucson schon nach 90 Metern: Platz 11



**DYNAMIK**  
(Bergstraße) **85,6%**  
ESP und matte Allradabstimmung rauben den Schwung: Platz 11



Lock-Taste mit ein wenig Wirkung; mehr bringt das TCS-Abschalten



Erst mit reduzierter ESP-Funktion (TCS OFF) kommt der Tucson im Tiefschnee angemessen voran; mit aktiver Regelung verhungert er alsbald



Verteilergetriebe kurzzeitig wegen Überlastung in den Notlauf-Modus. Bei abgeschaltetem ESP ließ sich die Erscheinung nicht reproduzieren. Hier marschierte der Cadillac deutlich weiter; erst nach gut 167 Metern gewann schließlich die Erdanziehungskraft und ließ den mit Fahrer und Beifahrer fast 2,9 Tonnen schweren Amerikaner mit allen vier Rädern in den weichen Untergrund absacken.

Davon unberührt, beweist auch der große Cadillac, ebenso wie seine zehn Testgegner, dass die Regelstrategien der Fahrdynamik-Hilfssysteme mit der jeweils neuen Modellgeneration perfekter werden. Abgesehen vielleicht von Hyundai, wo es noch einigen Nachholbedarf gibt, kommen alle Testkandidaten schon im Standard-Fahrmo-

des mit voll aktiver Fahrstabilisierung auch unter schweren Bedingungen gut zurecht. Dazu funktionieren – soweit vorhanden – auch die Schnee- und Glätteprogramme inzwischen richtig gut. Das dient letztlich der Sicherheit mehr als eine übervorsichtige Regelung, die der Fahrer gerade unter schwierigen Bedingungen am liebsten abschaltet, um angemessen voranzukommen.

## FAZIT

Es geht aufwärts! Alle elf Testkandidaten waren neu auf dem Markt; und egal ob groß oder klein, leicht oder schwer, Hightech-schwanger oder simpel: Alle legten auf Schnee und Eis eine bessere Performance vor als ihre Vorgänger – sofern sie welche haben. [trö]



Immer der Reihe nach – die leichten Autos zuerst: Lagebesprechung auf der Bergstraße

| Technische Daten  | Audi Q7 3.0 TDI quattro                           | BMW X1 xDrive 25d  | Cadillac Escalade 6.2 AWD                                | Hyundai Tucson CRDi 4WD                                  | Jeep Renegade Trailhawk                                  |
|---|---|--|--|--|--|
| Grundpreis  | 60 900 Euro                                       | 42 500 Euro  | 112 500 Euro   | 31 200 Euro (Trend)                                      | 33 500 Euro  |
| <b>Daten</b>  |   |  |  |  |  |
| Motor   | V6-Zyl.-Turbo-D, vo. längs                        | 4-Zyl.-Turbo-D, vo. quer                                 | V8-Zyl.-Benziner, vo. längs                              | 4-Zyl.-Turbo-D, vo. quer                                 | 4-Zyl.-Turbo-D, vo. quer                                 |
| Hubraum • Leistung  | 2967 cm³ • 200 kW/272 PS                          | 1995 cm³ • 170 kW/231 PS                                 | 6162 cm³ • 313 kW/426 PS                                 | 1995 cm³ • 100 kW/136 PS                                 | 1956 cm³ • 125 kW/170 PS                                 |
| Drehmoment  | 600 Nm bei 1500/min                               | 450 Nm bei 1500/min                                      | 610 Nm bei 4100/min                                      | 373 Nm bei 1500-2500/min                                 | 350 Nm bei 1750/min                                      |
| Maße Länge / Breite / Höhe<br>Leergewicht (EU) / zul. Gesamtgewicht | 5052 / 1968 / 1741 mm<br>2070 / 2765 kg           | 4439 / 1821 / 1598 mm<br>1650 / 2170 kg                  | 5179 / 2061 / 1896 mm<br>2751 / 3311 kg                  | 4475 / 1850 / 1722 mm<br>1662 / 2250 kg                  | 4259 / 1805 / 1727 mm<br>1610 / 2080 kg                  |
| Getriebe  | 8-Stufen-Wandlerschaltgetriebe                    | 8-Stufen-Wandlerschaltgetriebe                           | 8-Stufen-Wandlerschaltgetriebe                           | 6-Gang-Schaltgetriebe                                    | 9-Stufen-Wandlerschaltgetriebe                           |
| Allradsystem  | permanent mit Zentraldifferenzial                 | permanent; VA starr, HA variabel                         | perman.; HA. starr, VA variabel; VA abschaltbar          | permanent; VA starr, HA variabel                         | permanent; VA starr, HA variabel                         |
| Kraftverteilung   | selbstsperr. Kronenrad-Zentraldiff.; v:h 40:60    | elektronisch geregelte Lamellenkupplung; v:h 100:0-50:50 | elektronisch geregelte Lamellenkupplung; v:h 0:100-50:50 | elektronisch geregelte Lamellenkupplung; v:h 100:0-50:50 | elektronisch geregelte Lamellenkupplung; v:h 100:0-50:50 |
| Auslegung Kraftverteilung   | asymmetrisch, variabel                            | frontbetont, variabel                                    | heckbetont, variabel                                     | frontbetont, variabel                                    | frontbetont, variabel                                    |
| Fahrhilfesystem, Traktionshilfen                                    | ESP, Schlupfregelung mit Bremseneingriff v. u. h. | ESP, Schlupfregelung mit Bremseneingriff v. u. h.        | ESP, Schlupfregelung mit Bremseneingriff v. u. h.        | ESP, Schlupfregelung mit Bremseneingriff v. u. h.        | ESP, Schlupfreg. m. Br.-eingriff v. u. h.                |
| Ab- oder Umschaltmöglichkeit für Fahrhilfesystem                    | Fahrprogramme; ESP offroad                        | Fahrprogramme; ESP teilweise aus                         | ESP teilweise aus  | ESP teilw. aus; Kraftvert. pseudo-gesperrt               | Fahrprogramme; ESP teilweise aus                         |
| <b>Bereifung</b>  |   |  |  |  |  |
| Reifenfabrikat und Typ  | Conti WinterContact TS 830                        | Bridgestone Blizzak LM001                                | Bridgestone Blizzak DM-V1                                | Conti WinterContact TS 850                               | Pirelli Scorpion Winter                                  |
| Reifenherstellungsmonat • Reifengröße                               | Feb. 2015 • 255/50 R 20                           | Juni 2015 • 225/55 R 17                                  | Mai 2015 • 285/45 R 22                                   | Juni 2015 • 225/60 R 17                                  | Sept. 2015 • 215/60 R 17                                 |

## Messwerte im Überblick

|                                     |                 | Audi Q7 3.0 TDI quattro                         | BMW X1 sDrive 25d                            | Cadillac Escalade 6.2 AWD | Hyundai Tucson CRDi 4WD             | Jeep Renegade Trailhawk          |
|-------------------------------------|-----------------|---|--|---------------------------|-------------------------------------|----------------------------------|
| <b>SLALOM</b><br>(Handling)         | (Standardmodus) | 25,79 s (AUTO)                                  | 26,07 s (COMFORT)                            | 25,69 s (4 AUTO)          | 28,87 s (normal)                    | 23,48 s (AUTO)                   |
|                                     | (Sondermodus)   | 24,94 s (DYNAMIC)<br>26,19 s (ALLROAD)          | 24,75 s (SPORT)<br>27,30 s (SPORT, DSC red.) | 26,61 s (ESP reduziert)   | 26,85 s (LOCK)<br>29,88 s (TCS OFF) | 22,73 s (SNOW)<br>24,91 s (SAND) |
| <b>SKIPISTE</b><br>(Tiefschnee)     | (Standardmodus) | 163,10 m (AUTO)                                 | 161,71 m (COMFORT)                           | 123,77 m (4 AUTO)         | 90,13 m (normal)                    | 156,92 m (AUTO)                  |
|                                     | (Sondermodus)   | 177,74 m (ALLR., ESP offr.)                     | 167,64 m (SPORT, DSC aktiv)                  | 167,55 m (ESP reduziert)  | 168,51 m (LOCK, TCS OFF)            | 165,52 m (SNOW)                  |
| <b>BERGSTRASSE</b><br>(Fahrdynamik) | (Standardmodus) | 49,98 s (AUTO)                                  | 52,72 s (AUTO)                               | 48,20 s (4 AUTO)          | 57,77 s (normal)                    | 50,94 s (AUTO)                   |
|                                     | (Sondermodus)   | 50,78 s (DYNAMIC)<br>48,25 s (ALLR., ESP offr.) | 51,44 s (SPORT)<br>47,28 s (SPORT, DSC red.) | 48,76 s (ESP reduziert)   | 52,59 s (TCS OFF)                   | 50,49 s (SNOW)<br>47,47 s (SAND) |
| <b>Empfehlung</b>                   |                 | AUTO, ESP aktiv                                 | SPORT, DSC aktiv                             | 4 AUTO, ESP aktiv         | LOCK; notfalls TCS OFF              | SNOW; Sportfahrer: SAND          |





# GLÜCKLICHER GEWINNER



## Ein Abonnent als Gast dabei

Zum zweiten Mal hat sich AUTO BILD ALLRAD beim Wintertest über die Schulter schauen lassen – dieses Vergnügen offerieren wir exklusiv unseren Abonnenten, die dem Aufruf in der November-Ausgabe folgen und sich bewerben. Das Los fiel diesmal auf unseren Abonnenten Uwe Franke (59) aus Erfurt. Der Thüringer verdient seine Brötchen als Sozialgutachter am örtlichen Amtsgericht – kein Job für

Zartbesaitete, denn es gilt, auch sozial abgestürzte Klienten zu betreuen. Uwe ist Vater zweier erwachsener Söhne – beide übrigens Informatiker. Das Abonnement haben ihm seine Kinder geschenkt. Denn er liebäugelt schon seit Längerem mit einem SUV. Im Familien-Fuhrpark stehen derzeit ein Mercedes C-Klasse-Kombi und ein Ford Mondeo. Nebenbei: Uwe fragte uns gelegentlich nach Erfahrungen mit dem Volvo XC60 ...

Mehrfach  
verkeilt  
sich beim  
Eisslalom  
„gefällte“  
Pylonen unter  
den Autos



| Mazda CX-3 G-150 AWD   | Mercedes GLC 250 d 4Matic                                 | Range Rover Sport SVR   | Suzuki Vitara S 4x4   | Volvo XC90 D5 AWD  | VW Golf Alltrack 2.0 TDI 4Mot.                                 |
|--|---|---|---|--|--|
| 24 690 Euro (Excl.-Line)                                       | 46 410 Euro   | 126 400 Euro  | 32 650 Euro   | 53 400 Euro  | 35 775 Euro  |
| 4-Zyl.-Benziner, vo. quer                                      | 4-Zyl.-Turbo-D, vo. längs                                 | V8-Kompr.-Benz., vo. längs  | 4-Zyl.-Turbobenz., vo. quer                                     | 4-Zyl.-Turbo-D, vo. quer                                       | 4-Zyl.-Turbo-D, vo. quer                                       |
| 1998 cm³ • 110 kW/150 PS                                       | 2143 cm³ • 150 kW/204 PS                                  | 5000 cm³ • 405 kW/550 PS  | 1373 cm³ • 103 kW/140 PS  | 1969 cm³ • 165 kW/225 PS                                       | 1968 cm³ • 135 kW/184 PS                                       |
| 204 Nm bei 2800/min  | 500 Nm bei 1600/min                                       | 680 Nm bei 3500/min   | 220 Nm bei 1500-4000/min  | 470 Nm bei 1750/min  | 380 Nm bei 1750/min  |
| 4275 / 1765 / 1535<br>1310 / 1760 kg                           | 4656 / 1890 / 1639<br>1845 / 2500 kg                      | 4872 / 2019 / 1780 mm<br>2520 / 3084 kg                             | 4175 / 1775 / 1610 mm<br>1210 / 1730 kg                         | 4950 / 1931 / 1775 mm<br>2082 / 2750 kg                        | 4578 / 1799 / 1515 mm<br>1584 / 2080 kg                        |
| 6-Gang-Schaltgetriebe  | 9-Stufen-Wandlervariomatik                                | 8-Stufen-Wandlervariomatik,<br>Geländeuntersetzung                  | 6-Gang-Schaltgetriebe   | 8-Stufen-Wandlervariomatik                                     | 6-Gang-Doppelkupplungs-<br>Automatik                           |
| permanent; Vorderräder<br>starr, Hinterräder variabel          | permanent   | permanent   | perm.; VA starr, HA variabel;<br>HA abschaltbar                 | permanent; VA starr,<br>HA variabel                            | permanent; VA starr,<br>HA variabel                            |
| elektronisch geregelte<br>Lamellenkupplung;<br>v:h 100:0-50:50 | autom. teilsperrendes<br>Zentraldifferenzial<br>v:h 45:55 | autom. u. manuell sperrbares<br>Zentraldifferenzial<br>v:h 50:50    | elektronisch geregelte<br>Lamellenkupplung;<br>v:h 100:10-50:50 | elektronisch geregelte<br>Lamellenkupplung;<br>v:h 100:0-50:50 | elektronisch geregelte<br>Lamellenkupplung;<br>v:h 100:0-50:50 |
| frontbetont, variabel  | heckbetont  | symmetrisch   | frontbetont, variabel   | frontbetont, variabel  | frontbetont, variabel  |
| ESP, Schlupfregelung mit<br>Bremseneingriff v. u. h            | ESP, Schlupfregelung mit<br>Bremseneingriff v. u. h       | ESP, Schlupfpr. m. Br.-eingriff;<br>man. u. aut. Zentral- u. HA-Sp. | ESP, Schlupfregelung mit<br>Bremseneingriff v. u. h             | ESP, Schlupfregelung mit<br>Bremseneingriff v. u. h            | ESP, Schlupfregelung mit<br>Bremseneingriff v. u. h            |
| ESP teilweise aus  | Fahrprogramme;<br>ESP teilweise aus                       | Fahrprogramme;<br>ESP teilweise aus                                 | ESP teilweise aus; Kraftvert.<br>pseudo-gesperrt                | Fahrprogramme;<br>ESP teilweise aus                            | Fahrprogramme;<br>ESP teilweise aus                            |
| Conti WinterContact TS 830                                     | Pirelli Scorpion Winter                                   | Conti CrossContact Winter   | Conti WinterContact TS 850                                      | Conti WinterContact TS 850                                     | Michelin Alpin 5   |
| Juli 2015 • 215/60 R 16  | Sept. 2015 • 235/55 R 19                                  | Juli 2014 • 275/45 R 21   | Juni 2014 • 215/55 R 17   | Juli 2015 • 235/55 R 19  | März 2015 • 205/50 R 17  |

| Mazda CX-3 G-150 AWD      | Mercedes GLC 250 d 4Matic                             | Range Rover Sport SVR               | Suzuki Vitara S 4x4                       | Volvo XC90 D5 AWD                                 | VW Golf Alltrack 2.0 TDI 4Mot.               |
|---------------------------|---|-------------------------------------|---|---|--|
| 24,93 s (normal)          | 26,42 s (COMFORT)                                     | 25,60 s (AUTO)                      | 23,41 s (AUTO)                            | 26,34 s (COMFORT)                                 | 23,41 s (NORMAL)                             |
| 24,88 s (TCS OFF)         | 25,15 s (SPORT, SPORT+)<br>25,27 s (SPORT+, ESP red.) | 26,41 s (SNOW)<br>27,67 s (DYNAMIC) | 23,20 s (SNOW)<br>25,49 (SNOW, ESP red.)  | 25,18 s (DYNAMIC)<br>25,93 s (DYNAMIC, ESP Sport) | 23,39 s (SPORT)<br>24,36 s (SPORT, ESP red.) |
| 159,72 m (normal)         | 126,08 m (COMFORT)                                    | 152,54 m (AUTO)                     | 126,22 m (AUTO)                           | 119,09 m (COMFORT)                                | 164,38 m (NORMAL)                            |
| 166,05 m (TCS OFF)        | 191,0 m (SPORT+, ESP red.)                            | 186,90 m (DYNAMIC, DCS red.)        | 176,87 m (SNOW, ESP red.)                 | 160,20 m (DYNAMIC, ESP Sp.)                       | 172,42 m (SPORT, ESP red.)                   |
| 49,18 s (normal)          | 54,53 s (COMFORT)                                     | 52,89 s (AUTO)                      | 51,07 s (AUTO)                            | 49,93 s (COMFORT)                                 | 50,38 s (NORMAL)                             |
| 48,43 s (TCS OFF)         | 51,99 s (SPORT+)<br>48,39 (SPORT+, ESP red.)          | 53,19 s (SNOW)<br>55,87 (SAND)      | 57,46 s (SNOW)<br>48,40 (SPORT, ESP red.) | 47,66 s (COMFORT)<br>47,07 (DYNAMIC, ESP Sport)   | 49,53 s (OFFROAD)<br>49,23 (SPORT, ESP red.) |
| Normalprogramm, TCS aktiv | SPORT; notfalls ESP red.                              | AUTO; notfalls DCS red.             | AUTO; Sportfahrer SPORT                   | DYNAMIC, ESP aktiv                                | NORMAL; ESP aktiv                            |



# Naturbelassen





Fullsize-Broncos sind meist heftig umgebaut. Dieses Exemplar ist **doppelt ungewöhnlich**: deutsche Erstzulassung und original



**Großzügige Weite:** Der Beifahrer sitzt bereits in einer anderen Zeitzone



**Oben:** furchterregend viel Blechmasse auf arg schmaler Spur und 15-Zoll-Rädchen. Links: XLT war die mittlere Ausstattung – alltagstauglich

**D**ieses Exemplar ragt heraus, und zwar wortwörtlich: Schmalspur statt breiter Tunerschläppen, mit 15-Zoll-Originalrädchen und schlanken 235er-Reifen. Darüber thront eine ausladend breite Kombikarosserie, die den Betrachter optisch geradezu erschlägt. Und die ihre Abstammung vom damaligen Pickup-Bestseller F-100 nicht verbirgt.

Eigner Jürgen Körner, Auto- und Motorradhändler aus Schierling bei Regensburg, dreht den Zündschlüssel seines 79er-Fullsize-Bronco, schiebt den

### Nur zwei Jahre gebaut, dennoch unvergessen

Fahrstufenwählhebel an der Lenksäule auf D und – nein, losfahren kann man das nicht mehr nennen – er legt ab, von motorbootartigem Blubbern begleitet.

Irgendwie will einem, wenn der Name Bronco fällt, immer nur dieses Modell der zweiten Generation einfallen. Ja, das mit der mächtigen schalenförmigen Motorhaube. Obwohl es nur zwei Jahre lang (1978 und '79) gebaut wurde – es hat eben die markanteste Form und die eindrucksvollsten Ausmaße. Und Starrachsen vorn wie hinten. Das merkt man beim Fahren: Postkutschen-Feeling in Reinkultur. In unebenen Kurven neigt das

Fahrzeug zum seitlichen Versetzen, wird bei mehr als den USA-üblichen 90 km/h etwas unruhig um die Hochachse, erfordert Korrekturen an der leichtgängigen wie unpräzisen Lenkung, die Steuerbefehle lediglich als ungefähre Richtungsempfehlung auffasst. Vier volle Lenkradumdrehungen braucht sie von Lenkansschlag zu Lenkansschlag – und war modern in einer Ära, in der in Europa meist noch schweißtreibend servolos gelenkt wurde.

Für verbrauchsbewusste Fahrer taugt ein Fullsize-Bronco naturgemäß nicht. Als die smoggeplagten Amerikaner Mitte der 70er verbleiten Sprit verbannen und ungeregelte Katalysatoren an ihre Vergasermotoren schrauben (an diesem Exportexemplar nicht vorhanden), wird die stolze V8-Flotte zugleich leistungsschwächer und durstiger. Da das Blei fehlt, weist der Kraftstoff nur noch eine Klopfestigkeit von 87 Oktan auf. Die deshalb niedrig verdichteten Achtzylinder jener Zeit – im Falle des Bronco: 8,0:1 – schlabbern schon zum Frühstück ein kleines Ölfeld leer, bieten aber wenig PS-Leistung. Der 5,8 Liter große V8 unseres Fotomodells entwickelt gerade mal 154 DIN-PS, eingetragen sind – vermutlich ein Umrechnungsfehler der Zulassungsbehörde – nur 137 PS. Die aber schüttelt sich der V8 so lässig von der Kurbelwelle, dass er mit seinen ►





Oben links: hirtenhundartiger Grobstoff im Hippie-Stil. Oben rechts: Vogelaugenahorn-Imitat



Oben: Im Gelände robuster als der Nachfolger mit Einzerradaufhängung vorn, Technik vom F-Pickup. Unten: Heckscheibe per Schlüsseldreh elektrisch versenkbar. Der E-Motor kapituliert oft vor dem Glasgewicht

| Technische Daten           | Ford Bronco XLT 5.8                 |
|----------------------------|-------------------------------------|
| Motor                      | V8-Zyl. Benzin, vorn längs          |
| Hubraum                    | 5766 cm <sup>3</sup>                |
| Leistung bei 1/min         | 113 kW (154 DIN-PS) / 4000          |
| Drehmoment bei 1/min       | 355 Nm / 2200                       |
| Gemischauflbereitung       | 1 Doppelvergaser                    |
| Getriebe                   | Dreistufen-Wandlerautomatik         |
| Radaufhängung vorn, hinten | Starrachsen, v. Spiral-, h. Blattf. |
| Antrieb                    | Hinterrad, Vorderrad zuschaltb.     |
| Geländeuntersetzung        | 1,96:1                              |
| Länge / Breite / Höhe      | 4730 / 2020 / 1900 mm               |
| Radstand                   | 2642 mm                             |
| Reifengröße                | 235/75 R15                          |
| Bremsen vorn / hinten      | Scheiben / Trommeln                 |
| Leergewicht / Zuladung     | 2115 / 696 kg                       |
| Anhängelast gebremst       | 2700 kg                             |
| Beschleunigung 0-100 km/h  | 15,4 s                              |
| Höchstgeschwindigkeit      | 144 km/h                            |
| Verbrauch / Tankvolumen    | 14-22 l/100 km / 94 Liter           |
| gebaute Exemplare          | 75 761 (1979er-Modell insges.)      |
| Preis (1979)               | ab 7733 US-Dollar                   |







Rechts oben: Umrisse der USA als Logo. Rechts: manuelle Freilaufnaben – aussteigen, auf Lock drehen, erst dann Allrad zuschalten



Unten: Zuschaltallrad und Untersetzung, zusammengefasst in einem einzigen Hebel. Permanentallrad gab's als Option



Oben: letztes Baujahr mit Starrachse vorn. U.: Schloss der Klappfondlehne, derb dimensioniert



33 000 Kilometern auf der Uhr gerade mal eingefahren sein dürfte. Es gab auch eine Art Big-Block-Version mit 6,6 Liter Hubraum und stolzen 2 PS sowie 20 Nm mehr.

Beim Gleiten über eine sanft gewellte Landschaft wie hier in der Oberpfalz sind der Bronco-Besatzung Leistungswerte sehr, sehr egal. Sie erfreut sich an anderen Dingen: „Schau dir nur diese Motorhaube an: Da ist mehr Blech verarbeitet als an einem kompletten Ford Fiesta!“ Als Fahrer sitze ich zwar recht nahe am Boden – ein typischer Nachteil vieler Geländewagen, die auf Pickup-Technikbasis aufbauen. Dafür aber darf ich von großer Gesamthöhe aus den

Blick über eine mächtige Motorhaubenlandschaft genießen. Und Beifahrer Körner scheint bereits in der nächsten Zeitzone zu sitzen, so weit entfernt wirkt er. Dass dieses Exemplar mit Zuschaltallrad (gegen Aufpreis gab es einen echten Permanent-All-

### Luxusausstattung über derber Pickup-Technik

rad) über vier Jahrzehnte hinweg derart unverbastelt und original blieb, hat er Besitzern mit sehr speziellem Nutzungsprofil zu verdanken. Die ersten Eigner, ein wassersportbegeistertes Paar aus Straubing, ordern den offiziell bei uns nicht angebotenen Bronco über einen regulären

Ford-Händler. Diesem Paar dient der Riese als Zugfahrzeug für Gespannfahrten zum Gardasee, zweimal im Jahr. Der Bronco bietet sich hier einfach an mit seinen stattlichen 2,7 Tonnen erlaubter Zuglast. Der zweite Besitzer ab 1984 ist ein Landwirt, der den Bronco nur für gelegentliche Genussfahrten bei Schönwetter nutzt; vor jedem Winter ölt er das Hätschelkind ein und bewahrt es in der Scheune auf.

Trotz der Seltenheit bei uns: Teile sind über die einschlägigen US-Versender meist problemlos zu beschaffen. Ein neuer Motorcraft-Doppelvergaser musste neulich her; er kostete maßvolle 350 US-Dollar. Unser Fotoauto steht übrigens zum Verkauf (Tel.

094 51-9 44 67 90, [www.auto-pflege-koerner.de](http://www.auto-pflege-koerner.de)) für 29 900 Euro. Teuer sind sie geworden, solche Oldies.

Sollte irgendein Öko-Inquisitor mit kleinkarierten Fragen nach dem Verbrauch kommen, würde Körner antworten: „Bei amerikanischer Fahrweise ist er mit 14 bis 16 Litern fahrbar.“ Das Höchsttempo liegt bei 144 km/h – interessiert das tatsächlich jemanden?

Der ganz dicke Bronco ist schon 1979 ein Auslaufmodell; die dritte, stärker straßenorientierte Generation steht in den Startlöchern – mit kultivierterer, aber im Gelände weniger verschränkungsfähiger Einzelradaufhängung vorn. **[Rolf Klein]**



Uni-Weiß und Uni-Rot gibt es aufpreisfrei. Die 7 Metallicfarbtöne – darunter auch dieses Kristall-Weiß – kosten 690 Euro extra



**T**hailand, Vietnam, Myanmar, Indonesien, Philippinen, aber auch Afrika, Südamerika oder Australien – all das sind Regionen für Pickups. Damit sind nicht etwa die riesigen Fullsize-Dampfer gemeint, die lässig über US-Highways cruisen. Nein, gemeint sind hier die kleineren, billigen Arbeitstiere vom Schlage Toyota

Hilux, Nissan KingCab oder eben auch Mitsubishi L200. Doch in all diesen Regionen der südlichen Hemisphäre erwartet die Pickups ein hartes, dafür aber aufregendes Leben. Während die paar tausend Pickups, die sich nach Deutschland verirren, maximal fünf Reisende und auf der Pritsche vielleicht mal ein halbes bis ganzes Tönnchen Ladung

tragen, ächzen die gleichen Autos südlich des Äquators unter ganz anderen Lasten. Jahrelang rumpeln sie mit bis zu 20 Passa-

### in Entwicklungsländern fahren sehr viele Pickups

gieren, verteilt auf Innenraum, Pritsche und Dach, über Schlaglochpisten und müssen sich da-

zu mit null Wartung und minderwertigem Sprit arrangieren.

Was will man mit solch einem Arbeitstier im geschniegelten Mitteleuropa? Nun, als privater Pickup-Besitzer kann man damit seine Gartenabfälle wegbringen, ohne sich den Kofferraum zu versauen, weil man gar keinen hat, sondern eine abspritzbare Ladefläche. Und als gewerbli-



# Der will arbeiten

Seit 22 Jahren bietet Mitsubishi seinen Pickup in Deutschland an. Der neueste L200 ist komfortabler und sicherer als seine Vorgänger



**Mitsubishi**  
**L200**  
**181 PS • 180 km/h**  
**33 890 €**

cher Nutzer kann man den Kunden neue Gartenpflanzen bringen und mit dem gleichen Auto am Wochenende einen Ausflug mit den Kindern machen. Gut, dafür könnte man auch einen VW Transporter Doppelkabine nehmen. Den gibt es ähnlich unserem Mitsubishi-Pickup als allradgetriebene Doppelkabine mit 180-PS-Turbodiesel. Doch dieser

in Polen produzierte Pritschen-Volkswagen kostet bereits als Nacktmodell 41 739 Euro. Der Mitsubishi L200 mit 181-PS-Turbodiesel dagegen nur 33 890 Euro, dazu ist er noch um Welten großzügiger ausgestattet. Wenn man den VW zumindest annähernd auf Mitsubishi-Niveau bringen wollte, landete man bei 50 000 Euro, rumpelt am Wo-

chenende aber immer noch mit einem schmucklosen Baustellenfahrzeug durch die Gegend.

Mit der Gewissheit, mindestens 16 000 Euro gespart zu haben, steigt man also recht beschwingt in den neuen Mitsubishi L200 ein. Neu heißt dabei ausnahmsweise einmal nicht größer. Der L200 der fünften Generation ist nicht länger und

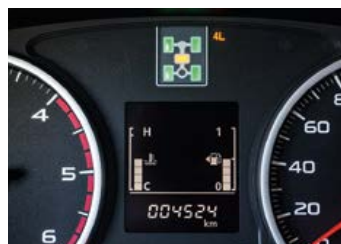
erstaunlicherweise auch nicht breiter geworden als der Vorgänger. Das erleichtert nicht nur asiatischen Hasardeuren das Durchschlängeln im hupenden Dauerstau, sondern auch mitteleuropäischen Verkehrsteilnehmern das Befahren enger Altstadtgassen und schmaler Zufahrtswege. Dennoch: Selbst so ein Smallsized-Pickup wie der ►





**MITSUBISHI**  
**ClearTec**

Der Innenraum ist stets in Anthrazit-Schwarz gehalten, egal ob Stoffpolster oder Lederbezüge. Per Drehrad auf der Mittelkonsole (Foto ganz rechts) wählt man Allrad (4H), gesperrten Allrad (4HLC) oder gesperrten Allrad mit Untersetzung (4LLC)



L200 kommt auf beeindruckende 5,29 Meter Länge. Die wollen erst einmal eingeparkt werden. Der große Wendekreis ist dabei keine Hilfe. Mitsubishi spricht zwar stolz vom kleinsten dieser Klasse, doch ergibt unsere Messung keinen Fortschritt: Rund 13 Meter Wendekreis mussten wir schon beim Vorgänger beklagen.

Also lieber raus aus der Enge der Städte und hinein in das wei-

te Land, das es auch im dicht besiedelten Deutschland gibt. Schon im Innerortsverkehr bemerkt man den Fortschritt gegenüber dem zehn Jahre gebauten Vorgänger: Der Neue läuft deutlich kultivierter. Die reinen Messwerte zeigen praktisch keinen Fortschritt. Aber Messwerte nach dB(A) sind bekanntlich nur die halbe Wahrheit. Denn die Rauheit oder Samtigkeit eines

Antriebs können die Geräuschemesser nicht abbilden; das muss man hören und fühlen. Und genau da zeigt sich der Fortschritt. Der neue L200 läuft wesentlich kultivierter, weniger rau, mit weniger Vibrationen.

Großen Anteil daran hat der neue Dieselmotor. Von plakativem Downsizing hält Mitsubishi wenig, wie der nur minimale Hubraumrückgang um ganze 35

cm<sup>3</sup> beweist. Die Neukonstruktion erreicht mehr Laufkultur durch eine drastische Rücknahme der Verdichtung auf 15,5:1; ein Konzept, dass auch Mazda bei seinen Dieselmotoren verfolgt und mehrere Vorteile hat: Die Belastung der Motorkomponenten nimmt ab, sodass diese kleiner dimensioniert und damit leichter ausfallen können. Mitsubishi konnte so beim Motor- ▶



## Connected Car

**Auto Bild allrad Computer Bild.de**

Beim L200 mit 181-PS-Turbodiesel zeigt sich Mitsubishi spendabel: Serienmäßig ist nicht nur das Radio mit CD-Laufwerk und sechs Lautsprechern, sondern auch eine **Bluetooth-Schnittstelle**, die Audiostreaming erlaubt und eine Telefon-Freisprecheinrichtung beinhaltet. Eine USB-Schnittstelle zum Anschluss externer Geräte ist ebenfalls vorhanden. Bedient wird das Ganze über einen 6,1

Zoll messenden Berührbildschirm (Touchscreen). Noch mehr Anschluss gibt es via Top-Paket zum Preis von 4600 Euro. Darin enthalten sind nicht nur Komfortdetails wie beheizbare Ledersitze und schlüsselloser Zugang, sondern auch das zukunftsichere Digitalradio (DAB) und ein Bildschirm-Navigationssystem. Dieses operiert mittels zweier SD-Kartenschächte (bis 32 GB).





**DAS GROSSE SONDERHEFT:**

# 233 Gebrauchte im Check – mit Top-Beratung!



## Außerdem im Heft

### Gewinner und Verlierer:

Wir zeigen die Stärken und Schwächen aller Modelle

### Auf der sicheren Seite:

Die besten Hinweise für einen umfassenden Versicherungsschutz

### Gefahr durch Produktpiraten:

Sicherheitstipps zum Erkennen gefälschter Autoteile

**EXPERTEN-  
TIPPS AUF  
196 SEITEN**



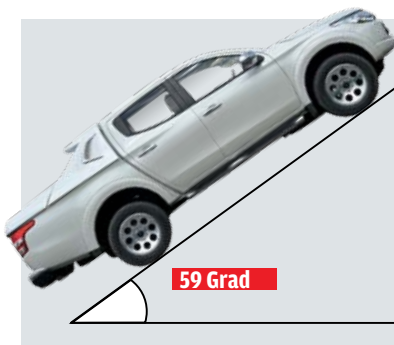
**Jetzt auch als App erhältlich!**



**Die Auto-Instanz.**

**Auto  
Bild**





59 Grad

### STEIFÄHIGKEIT

Sehr gute Steifähigkeit garantiert trotz relativ langem ersten Gang das zusätzliche und serienmäßige Reduktionsgetriebe mit einer Untersetzung von 2,57:1. Damit wird kein Berg zu steil. Im ersten Gang ergeben sich dann 7 km/h bei 2000/min



1780 mm

2080 mm

### GARAGENTAUGLICHKEIT

Mit einer Breite von 1,82 Metern blieb der neue L200 beim erfreulich schmalen Maß seines Vorgängers (zum Vergleich: VW Amarok mit 1,95 m Breite). Samt Spiegeln wächst die Breite auf 2,08 Meter. Die Außenspiegel sind beim 181-PS-L200 serienmäßig elektrisch anklappbar

block von schwerem Gusseisen auf leichtes Aluminium umschwenken. Und die niedrige Verdichtung hilft, die beim Dieselmotor so problematischen Stickoxide bereits bei den Rohemissionen einzudämmen.

Trotzdem sollte man sich in Sachen Komfort keinen Illusionen hingeben. So ein Dritte-Welt-Pickup ist nun einmal kein Komfortauto. Da macht der Mitsubishi auch in seiner neuesten Generation keine Ausnahme. Derbe Radaufhängungen, die beim Testwagen 850 Kilogramm

### Solche Pickups sind nichts für Komfortfans

Zuladung und in anderen Erdteilen auch das Doppelte verkraften müssen, ergeben nun einmal bei einer so schlichten Konstruktion wie der blattgefederten Hinterachse auch derbe Stöße auf derben Fahrbahnen. Erst bei beträchtlicher Beladung hopst die Starrachse unter dem Heck nicht mehr so unwirsch.

Auto-Gourmets werden also mit einem Pickup nicht glücklich. Eher Naturen, die an Autos das Handfeste, das Robuste schätzen und suchen. Hier können die Dritte-Welt-Pickups auf-

trumpfen. Denn trotz Chrom am Kühlergrill und schnittig-dynamischen Tagfahrleuchten wird aus dem asiatischen Kumpeltyp kein feinst verarbeiteter Edelmann. Dafür steckt so ein L200 auch grobe Behandlung ohne Schäden weg, so wie man es noch in den 1990er-Jahren von praktisch allen damaligen Geländewagen gewohnt war. An solchen Pickups gibt es bis heute keine beschädigungsgefährdeten Frontspoiler, um zwei Zehntel vom Normverbrauch abzuheilen. Pickup-Lenkungen sollen nicht mit übereifriger Präzision überraschen, sondern überraschungsfreie Stoßfreiheit auf schlechten Wegen garantieren. Bei Radaufhängungen und Unterbau ist feinnerviger Komfort weniger gefragt als robuste Nehmerqualitäten, falls man ein tückisches Schlagloch oder gar einen grasüberwucherten Baumstumpf übersehen hat. Genau hier liegen auch die Vorzüge des L200. Er steckt tägliche Miss-handlungen weg, bei denen der Fahrer bereits mitfühlend die Luft durch die Zähne einzieht.

Und auch sonst stellt sich am Steuer des L200 das traditionelle Geländewagen-Fahrgefühl ein. Man sitzt betont hoch und



Bodenfreiheit  
220 mm

### BÖSCHUNGS- WINKEL VORN

Den vorderen Karosserieüberhang hat Mitsubishi recht geschickt gestaltet und kurz gehalten. Dadurch ergibt sich ein sehr ordentlicher Böschungswinkel



30°

### BODENFREIHEIT

Das ist selten: Die Bodenfreiheit wuchs sogar gegenüber dem Vorgänger. Zwar nur um 10 mm unter dem gut geschützten Vorderwagen, aber immerhin. Hinten bleiben 225 mm unter dem Achsdifferenzial



### MOTOR

4N15 nennt Mitsubishi seinen neu entwickelten Dieselmotor. Anders als beim Vorgängermotor (4D56) bestehen Kopf und auch Block aus Aluminium. Verdichtung: nur 15,5:1



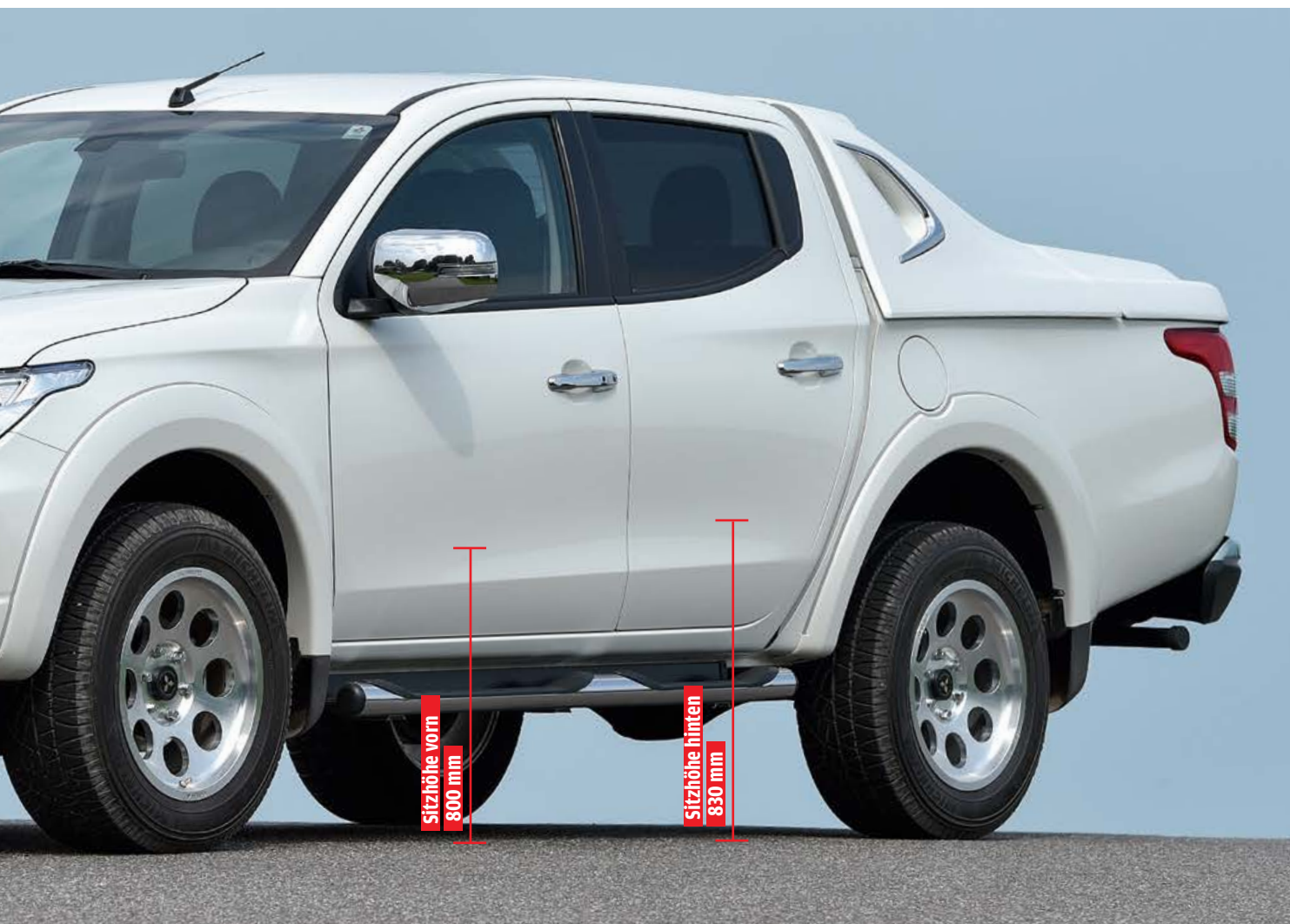
## EINPARKEN

Mit 5,29 Meter Außenlänge übertrifft dieser Pickup einen doppelt so teuren Audi Q7 um fast 25 Zentimeter. Parksensoren gibt es ab Werk nicht, aber die hilfreiche Rückkamera gehört beim 181-PS-L200 zur Serienausstattung



## GEPÄCK- UND LADERAUM

Die Ladekante liegt Pickup-typisch hoch. Die schlagzähe Laderaumwanne kostet 298 Euro Aufpreis, die per Gasdruckfeder unterstützte und abschließbare Laderaumabdeckung kommt auf 3299 Euro



## INNENRAUM

Im Fond sitzt man bequem auf 340 mm über dem Wagenboden. Zu harte Lehne am Mittelplatz

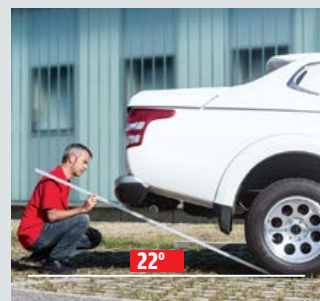
## SITZHÖHE

Die vordere Sitzhöhe von 800 mm (Dodge Ram Pickup: 950 mm) lässt sich per Höheneinstellung um 50 mm steigern



## BÖSCHUNGS- WINKEL HINTEN

Der 181-PS-L200 hat am langen Heck serienmäßig eine Stoßstange mit Auftrittstufe. Diese reduziert den hinteren Winkel von 25 Grad auf 22 Grad. Gerade noch brauchbar





hat viel Überblick über den Verkehr. Man dreht wegen der für heutige Verhältnisse indirekten Lenkung viel am Lenkrad, um an Kreuzungen abzubiegen. Und man schaltet viel. Das liegt aber nicht wie früher an dünnen Motorleistungen. Aus den mageren 87 PS und 210 Nm des ersten in Deutschland lieferbaren L200 von 1993 sind beim aktuellen

Modell 181 PS und 430 Nm geworden. Kraft hat der heutige L200 also genügend. Aber wenn man den Verbrauch im Zaum halten will, muss der Fahrer für niedrige Motordrehzahlen sorgen. Also sollte er so oft wie möglich den fünften und den langen sechsten Gang des neuen Schaltgetriebes nutzen. Dann ist auch tatsächlich eine Verbrauchser-

sparnis von einem Liter/100 km gegenüber dem Vorgänger drin.

Neben dem getesteten L200 DI-D+ mit 181 PS ist noch eine

## Der lange 6. Gang bringt Verbrauchsreduzierung

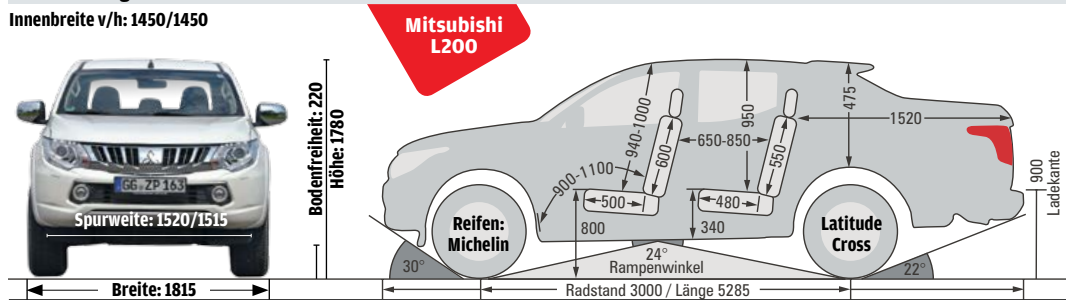
Version dieses Motors (DI-D ohne +) ohne verstellbare Einlassnockenwelle und mit starrer

statt verstellbarer Turboladergeometrie erhältlich, die 154 PS leistet. Diese Variante gibt es allerdings nur in Kombination mit simplerer Ausstattung, also mit schmalen 16-Zoll-Stahlrädern und einfachem Zuschaltallrad und ohne elektrische Helferchen, aber immerhin mit manueller Klimaanlage. Das spart insgesamt 5400 Euro.

### Abmessungen

Innenbreite v/h: 1450/1450

Alle Maße in Millimetern

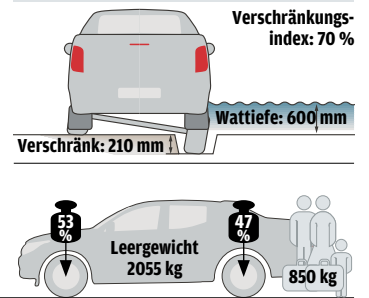


▲ Auch der neueste L200 kommt aus dem größten Mitsubishi-Werk. Das ist nicht das Hauptwerk in Japan, sondern das seit 1987

aktive thailändische Mitsubishi-Werk in Laem Chabang, einer 75 000-Einwohner-Hafenstadt an der östlichen Seite des Golf

von Thailand. Dieser Hafen ist der bedeutendste Thailands, er liegt rund 25 Kilometer von der Touristenhochburg Pattaya ent-

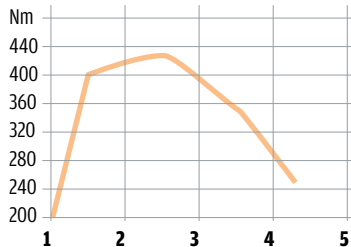
### Geländewerte/Gewichte



fernt. Neben der Doppelkabine gibt es auch eine kürzere Club Cab mit hinteren Notsitzen, aber 33 cm längerer Pritsche.

### Drehmoment

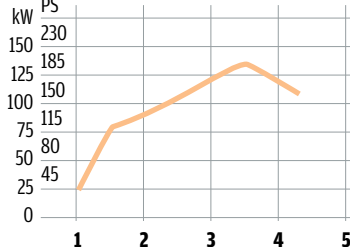
Drehzahl (1000/min)



▲ Der neue Dieselmotor hat in der 181-PS-Version eine verstellbare Einlassnockenwelle und einen verstellbaren Turbolader.

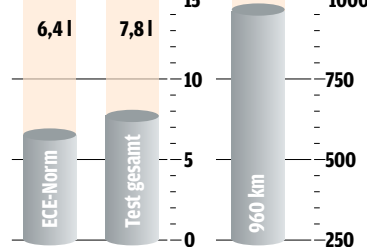
### Leistung

Drehzahl (1000/min)



▲ 181 PS und 430 Nm leistet die getestete Plus-Version des 2.4 DI-D. Der normale 2.4 DI-D bringt es auf 154 PS und 380 Nm.

### Verbrauch/Reichweite



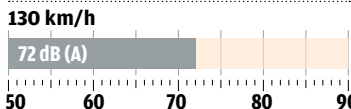
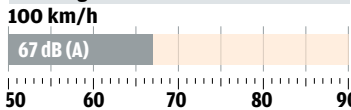
▲ Man muss schon extrem langsam fahren, um den Verbrauch im realen Verkehr auf unter 7 Liter/100 km zu drücken.

### Fahrhilfen



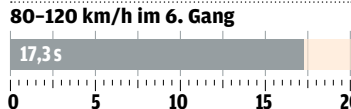
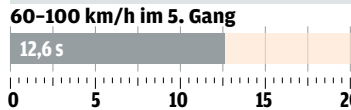
▲ Der Spurhaltewarner (LDW, Lane Departure Warning) ist beim Doppelkabiner serienmäßig und per Taste abschaltbar.

### Innengeräusche



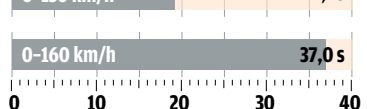
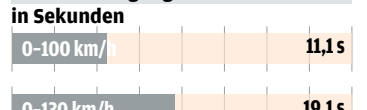
▲ Mitsubishi preist den neuen L200 zwar als leise an, gegenüber seinem Vorgänger ergeben sich jedoch keine besseren Werte.

### Elastizität



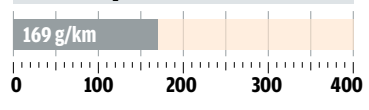
▲ Der 6. Gang wurde an das bisherige Fünfganggetriebe angehängt. Der L200 beschleunigt dabei auch im 6. Gang noch.

### Beschleunigung

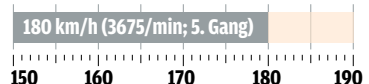


▲ Mit dem 181-PS-Diesel fühlt sich der L200 gut motorisiert an. Erst ab Tempo 160 lässt der Tempozuwachs deutlich nach.

### Norm-CO<sub>2</sub>-Ausstoß

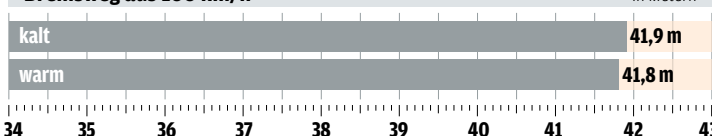


### Höchstgeschwindigkeit



▲ Im langen 6. Gang schafft der L200 die echten 180 km/h in der Ebene nicht. c<sub>w</sub>-Wert 0,40 statt 0,46 wie beim Vorgänger.

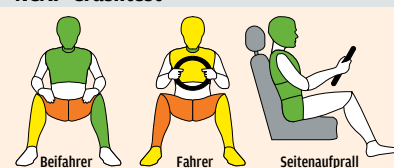
### Bremsweg aus 100 km/h



▲ Das Positive zuerst: Der neue L200 brems besser als der Vorgänger. Trotzdem ist die Bremswirkung für heutige Verhältnisse bestenfalls mäßig. Beim Euro-Norm-Crashtest erreichte der L200 vier von fünf Sternen; mittleres Risiko für die Oberschenkel.

### NCAP-Crashtest

www.euroncap.com



|                  |      |
|------------------|------|
| Gesamtbewertung  | ★★★★ |
| Insassenschutz   | 81 % |
| Kindersicherheit | 84 % |
| Fußgängerschutz  | 76 % |
| Assistenzsysteme | 64 % |

□ = kein Verletzungsrisiko ■ = sehr geringes Verletzungsrisiko ▨ = geringes Verletzungsrisiko  
▩ = mittleres Verletzungsrisiko ■ = hohes Verletzungsrisiko ■ = sehr hohes Verletzungsrisiko



Keine Neuerung gibt es vom Allradsystem der 181-PS-Version zu vermelden. Wozu auch, denn schon der Vorgänger hatte den besten und vielseitigsten Allradantrieb des Pickup-Markts. Vielseitig deshalb, weil er fast alle denkbaren Antriebsmöglichkeiten erlaubt. Beispielsweise den Fetischisten des reinen Heckantriebs, die immer noch glauben,

mit abgeschaltetem Allradantrieb den Verbrauch zu drücken, auch wenn unsere Messungen dies (wieder einmal) nicht belegen können. Dann gibt es die Freunde des echten Permanentallrads mit zwei ständig angetriebenen Achsen. Der L200 ermöglicht dies via Planetenrad-Zentraldifferenzial mit einer Kraftverteilung von 40:60. Ver-

fechter des starren 50:50-Allradantriebs für schweres Geläuf können das Zentraldifferenzial manuell sperren. Und wenn der

## Echter Permanentallrad + Reduktion = einmalig

Weg einmal besonders steil oder kraftraubend wird, hält der L200 zusätzlich noch eine Geländeun-

tersetzung bereit, die die Antriebskraft mehr als verdoppelt. Nur eines geht dann nicht: die Nutzung der Untersetzung ohne gesperrtes Zentraldifferenzial. So ergeben sich beim Rangieren mit eingelegter Untersetzung derbe Verspannungen in Kurven. Aber auch dies wird der L200 wie seine Vorgänger geduldig über sich ergehen lassen.

| Technische Daten                        | Mitsubishi L200  |
|---|--|
| Motor                                   | 4-Zylinder-Reihe, Turbodiesel  |
| Einbaulage                              | vorn längs   |
| Ventile / Nockenwellenantrieb           | 4 pro Zyl. / Kette   |
| Einspritzung                            | direkt, el. Common Rail  |
| Hubraum                                 | 2442 cm³   |
| Leistung bei 1/min                      | 133 kW (181 PS) / 3500   |
| Drehmoment bei 1/min                    | 430 Nm / 2500  |
| Drehzahl bei 130 km/h                   | 2240/min   |
| 2000/min im 1. Gang =                   | 18 (low: 7) km/h   |
| Radaufhängung vorn                      | Einzelrad, Schraubenfedern   |
| Radaufhängung hinten                    | Starrachse, Blattfedern  |
| Lenkung                                 | Zahnstange, hydraul. Servo   |
| Allradantrieb                           | perman. üb. Zentraldiff. (manuell sperrbar); Frontantr. abschaltbar              |
| Kraftverteilung vorn:hinten             | 40:60  |
| Traktionshilfen                         | el. Bremsengriff v+h   |
| Getriebe                                | 6-Gang manuell   |
| Übersetzung                             | I: 4,28; II: 2,30; III: 1,44; IV: 1,00; V: 0,78; VI: 0,65; R: 3,96; Achsen: 3,69 |
| Verteilergetriebe                       | high: 1,00; low: 2,57  |
| Karosserie                              | Stahlblech auf Leiterrahmen  |
| Bremsen vorn / hinten                   | innenbelüft. Scheiben / Trommeln   |
| Testwagenbereifung                      | 255/60 R18   |
| Serienbereifung                         | 245/65 R17   |
| Tankvolumen / Kraftstoff                | 75 l / Diesel  |
| Anhängelast gebr. / ungebr. / Stützlast | 3100 / 750 / 125 kg  |
| Wendekreis links / rechts               | 13,0 / 12,7 m  |
| Betriebskosten                          |  |
| Abgas- / Steuerklasse                   | Lkw Euro 5 / Pkw Diesel  |
| Steuern pro Jahr                        | 386 Euro   |
| Versicherungsklassen                    | Lkw, bis 1 to Nutzlast   |
| Werkstattintervalle                     | 20 000 km / 1 Jahr   |
| Garantien                               |  |
| Technik                                 | 5 Jahre oder 100 000 km  |
| Durchrostung                            | 12 Jahre   |
| Mobilität                               | 5 Jahre  |
| Preise                                  |  |
| Modell                                  | L200 2.4 DI-D+ Doppelkabine  |
| ABS / ESP / Airbags / Spurhaltewarner   | S / S / 7 / S  |
| Automatikgetriebe / Tempomat            | 1700 Euro / S  |
| Klimaautomatik                          | 1 Zone (2 Zonen: 4600-Euro-Paket)  |
| 17-Zoll-Aluräder / 18 Zoll              | S / 2780 Euro (Zubehör)  |
| Notrad / vollwertiges Ersatzrad         | N / S  |
| Lederlenkrad / Ledersitze + Sitzheiz.   | S / 4600-Euro-Paket  |
| CD-Radio / Bluetooth-Freispr. / Navig.  | S / S / 4600-Euro-Paket  |
| Lichtsens. / Regensens. / Xenonlicht    | S / S / 4600-Euro-Paket  |
| el. klapp. Spieg. / Zugang schlüssellos | S / 4600-Euro-Paket  |
| Parkhilfe v.+h. / Rückkamera            | N / S  |
| Nebelscheinw. / dunkle Scheiben hi.     | S / S  |
| Metalliclack / Anhängerkupplung         | 690 / 779 Euro (plus Montage)  |
| <b>Grundpreis</b>                       | <b>33 890 Euro</b>   |

Ist die Achsverschränkung (210 mm) ausgereizt, geht es dank Bremsengriff weiter



## FAZIT

### Gesamtwertung:



Manche Allradfans sehen in Pickups die letzten bezahlbaren Echt-Geländewagen, nachdem Klassiker wie Nissan Patrol, Land Rover Defender und Suzuki Grand Vitara gehen mussten. Damit haben sie nicht ganz unrecht. Und der neue L200 bleibt den Grundsätzen der Robustheit und Geländetauglichkeit treu – trotz mehr Komfort wie etwa der bequemeren Rückbank. [Martin Braun]

Pickup-fahren ist hierzulande ein Bekenntnis zu Robustheit und Größe, aber auch zu Tempoverzicht



- komfortabler Innenraum
- ausreichend bequemer Fond
- günstiger Preis
- sehr gute Geländetauglichkeit



- mäßiger Federungskomfort
- sperrige Abmessungen
- großer Wendekreis
- teure Lkw-Versicherung





# Irre Kisten

„Keine Hemmungen, bitte!“ – das Motto auch der jüngsten SEMA, der riesigen Tuningmesse in Las Vegas. Selbst kleine Zubehöranbieter legen sich ins Zeug und zeigen Showcars der aufwendigsten Sorte

**A**merika hat es manchmal wirklich besser. Vor jedem Saloon oder Tanzlokal auf dem Land parken hochgelegte Pickups ganz nach der Vorstellung des Eigners, von keinem TÜV-Prüfer eingeschnürt. Hier sind Dinge

erlaubt, die bei uns schon an der EU-Fußgängerschutzrichtlinie scheitern würden: Grumper etwa, eine Kombination aus stählerner Stoßstange und Kühlergrill; das ergibt einen starren Frontbügel mit martialischer Optik. Der Bedarf nach Indivi-

dualisierung für die allgegenwärtigen Pickups und SUV ist riesig in den Staaten. Die erste SEMA (Specialty Equipment Market Association) von 1967 wirkte bescheiden, danach aber breitete sich die Customizing-Mode schneller aus als Starbucks;

schon Anfang der 70er entwickelte sich die SEMA zur Weltleitmesse alles Durchgeknallten und Extremen in Sachen Autoindividualisierung. Auch bei der jüngsten Ausgabe fanden nach Veranstalterangaben 100 000 Besucher hin – stabil, aber noch



Links: Gehen noch mehr LED-Leuchten dran? Spektakuläre Lightbars sind ein Trend. Mitte: Jeep Rock Crawler mit Sperren von ARB, Spiralfedern mit ganz viel Federweg – und unendlichen Böschungswinkeln. Rechts: Werbeträger der Hallo-Wach-Brausemarke Monster Energy





Ford F-350 „Krypton“, fahrbares Showcar mit Grumper (Grill & Bumper) von Fab Fours



Größe spielt doch eine Rolle. Stretch-Pickup auf ohnehin gewaltiger Basis: Ford F-450 mit sechs Türen und so hoch, dass die Kabine nur mittels elektrischer Trittstufe erreichbar ist



Oben: Baja-Wettbewerbsfahrzeug – ein reines Kullissenauto, dessen Kunststoffhaut an einen Serienpickup erinnert. Darunter: ein Gitterrohrrahmen



Links und rechts: Ausstellungsstücke auf dem Stand des Felgenrehlers American Force. Das huckepack genommene Polaris-ATV ist selbstverständlich ebenfalls rundum customized



immer weniger als in den Glanzzeiten vor der Finanzkrise 2008/09. Allerdings hat nur Fachpublikum Zutritt.

Die Trends diesmal, so sie überhaupt auszumachen sind in der gewaltigen Vielfalt: Das jahrelang so beliebte Böse-Buben-

Mattschwarz ist wieder out, Mut zur Farbe wieder angesagt. Und die darf gern giftgrün oder neonblau sein. Bis zur Unfahrbarkeit tief gelegte Allradfahrzeuge sieht man ebenfalls seltener, es dominieren wieder Höherlegungen mit transparenter (Fahr-

werks-)Technik und einem Mindestmaß an Fahrbarkeit. Nicht totzukriegen ist der Retrotrend; stellvertretend für diesen Zweig der Customizing-Szene stehen die Edel-Oldies von Icon 4x4 – neu aufgebaute, mit edelsten Zutaten verbesserte Klassiker

wie Ford Bronco oder Toyota Land Cruiser J4 mit respektvoll bewahrter Oldtimeroptik. Icon-Chef Jonathan Ward nimmt stets ein Originalauto mit Erstlack als Basis – im Land der Spachtelkünstler ganz, ganz wichtig.

[R. Klein, F. Krijgsman]



Links: Transparente Technik zählt zu den Trends auf der SEMA. Mitte: Ford F-250 als rollende Leistungsschau des Felgenrehlers Hostile Off Road Wheels. Rechts: Icon Land Cruiser – sieht original aus, ist aber aus modernsten Materialien neu aufgebaut und kostet um 140 000 Euro



## Land Rover Discovery Sport



# Die Briten kommen

Mit dem Discovery Sport trifft der Nachfolger des neun Jahre lang gebauten Freelander mit komplett neuem Dieselmotor auf den Mitsubishi Outlander. Macht es England besser als Japan?

**E**nglische Automarken haben oft eine lange Geschichte, aber auch ein bewegtes Leben hinter sich. Land Rover macht da keine Ausnahme. Der 1948 als Gelände-Ableger der Pkw-Marke Rover bekannt gewordene Name erhielt 1978 den Status einer eigenständigen Marke im damaligen British-Leyland-Staatskonzern. Nach der Privatisierung der eng-

lischen Autoindustrie gehörte die Marke zunächst dem Flugzeug- und Militärspezialisten British Aerospace, bevor BMW 1994 einige englische Automarken kaufte, darunter auch Land Rover. Im Jahr 2000 verhöckerten die Deutschen die Marke an Ford, die sie 2008 an den indischen Tata-Konzern verkauften.

Endlich scheint damit eine schöpferische Ruhe im engli-

schen Stammsitz von Land Rover eingeleitet zu sein. Denn mit dem Geld der kapitalstarken Inder konnte Land Rover auch den

### Heute gehört die Marke Land Rover den Indern

Nachfolger des Freelander 2 entwickeln. Der heißt aber nicht Freelander 3, sondern Discovery Sport – obwohl er konstruktiv

nicht das Geringste mit dem großen Discovery zu tun hat, dem Mittelklasse-Geländewagen aus gleichem Hause. Vielmehr übernimmt der Discovery Sport viel Technik vom Range Rover Evoque, hat aber 8 Zentimeter mehr Radstand und 23 Zentimeter mehr Gesamtlänge als dieser. Der Discovery Sport soll dadurch mehr Nutzwert und Raum bieten als der Evoque.



## Mitsubishi Outlander



Discovery Sport (links) und Outlander bieten große Kofferräume, aus denen auch eine dritte Sitzreihe klappen kann



Der Discovery Sport folgt also mit Quermotor und frontantriebsbasiertem Kupplungsallrad seinem Vorgänger Freelander, ist aber 10 Zentimeter länger als dieser. Das bringt ordentlich Platz im Innenraum, wo der Discovery Sport angenehme Platzverhältnisse bietet. Typisch für die britische Marke ist die vornehm aufrechte und hohe Sitzposition des Fahrers, die einen

guten Überblick über das Verkehrsgeschehen garantiert.

Doch auch im frisch modellgepflegten Mitsubishi Outlander sitzt man schön hoch und mit guter Übersicht. Beide gefallen langbeinigen Mitreisenden mit großer Kniefreiheit auf der Rück Sitzbank. Wegen der geringeren Fahrzeugbreite genießt man im Japaner auf allen Plätzen nicht ganz so viel Ellenbogenfreiheit

wie im Briten. Und auf der Rück Sitzbank schränkt die geringere Breite die Nutzung des dritten Sitzplatzes in der Mitte ein. Im Mitsubishi fühlt man sich dort aber wegen der an dieser Stelle steinharten Rückenlehne ohnehin nicht wohl. Wirklich bequem ist diese Position aber auch im Land Rover nicht; doch hält man es hier immerhin einige Dutzend Kilometer aus, bevor auch hier

die wenig nachgiebige Rückenlehne für Verstimmung sorgt. Darüber hinaus gibt noch die aus den Kofferraumböden herausklappbaren Zusatzsitze für kleine Personen – beim Land Rover gegen 1600 Euro Aufpreis, bei der getesteten Dieselsonne des Mitsubishi sogar gratis.

Gewöhnungsbedürftige Bedienungs-schrauben gibt es bei beiden nicht, und so kann die ►



Fahrt gleich losgehen. Schon auf den ersten Kilometern mit dem Discovery Sport erkennt man, dass Land Rover glücklicherweise auf eine übertrieben sportliche Fahrwerksauslegung verzichtet hat. Er federt zwar nicht mehr ganz so geschmeidig wie sein Vorgänger Freelander, aber dennoch wirksam, mit einer kleinen Schwäche auf kurzen Un-

ebenheiten. Mehr Härte zeigt da schon der Mitsubishi, der besonders über Kanaldeckel und Querfugen eher unwirsch holpert.

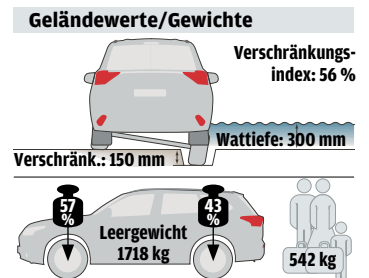
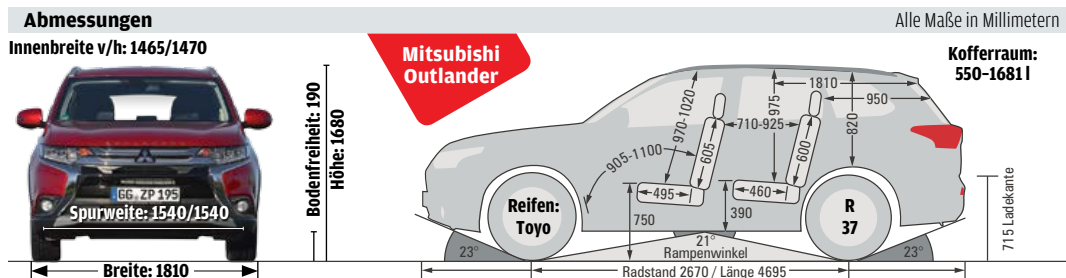
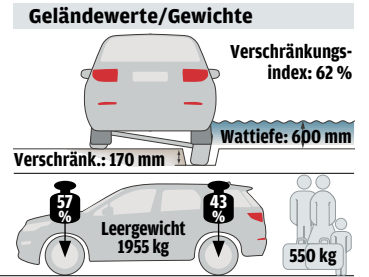
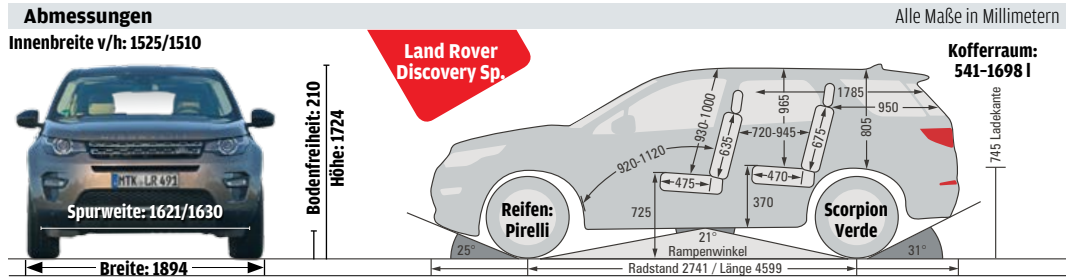
## Der LR Discovery Sport federt komfortabler

Leicht macht es einem die Lenkung des Outlander, die trotz elektrischer Servounterstützung

wenig Gewöhnung erfordert. Anders beim Land Rover, dessen stark gedämpfte Lenkung ein merkwürdig künstlich wirkendes Rückstellmoment erzeugt und dazu mehr Lenkkraft erfordert; man gewöhnt sich aber nach einigen hundert Kilometern daran. Doch auch die Vorderachse des Mitsubishi ist nicht ohne Schwäche. Denn bei voller Beschleunigung

zerren die Motorkräfte spürbar in der Lenkung, beim Land Rover dagegen nicht.

Der von Land Rover selbst konstruierte und gebaute Zweiliter-Turbodieselmotor startet kalt mit einer gerüttelten Portion Vibrationen, beruhigt sich aber schnell und überzeugt dann mit recht kultiviertem Lauf. Angetreten war hier nicht die stärkste



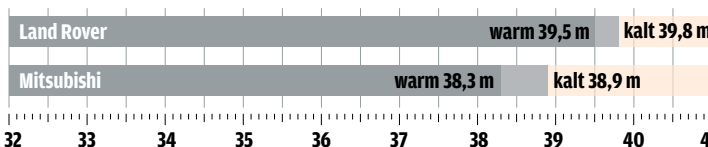
▲ Den Discovery Sport baut die seit 2008 zum indischen Tata-Konzern gehörende Marke Land Rover seit 2014. Er ist der Nach-

folger des LR Freelander. Gebaut wird der Discovery Sport im englischen Werk Halewood/Liverpool. Neu sind die nun von Land

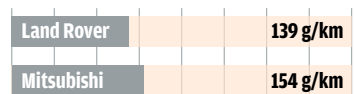
Rover selbst produzierten Baukasten-Vierzylinder aus dem Motorenwerk in Wolverhampton, 40 km vor Birmingham. Die Au-

tomatik kommt von ZF. Mitsubishi produziert den Outlander III seit 2013 in seinem Werk Okazaki im japanischen Nagoya.

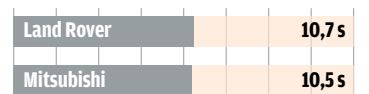
### Bremsweg aus 100 km/h in Metern



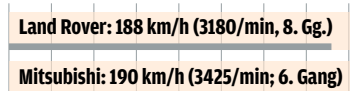
### Norm-CO<sub>2</sub>-Ausstoß in Gramm/Kilometer



### Beschleunigung 0-100 km/h



### Höchstgeschwindigkeit in Kilometer/Stunde



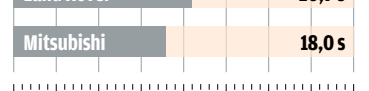
### theoretische Steigfähigkeit in Grad



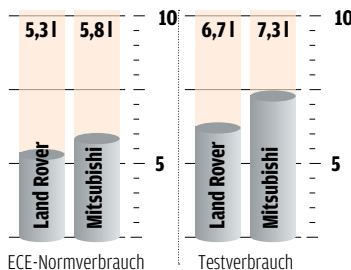
### Innengeräusch bei 130 km/h in Dezibel



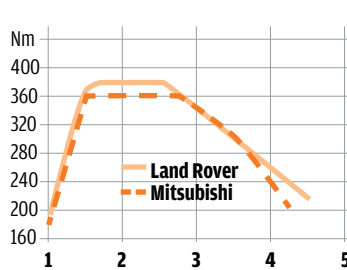
### 0-130 km/h



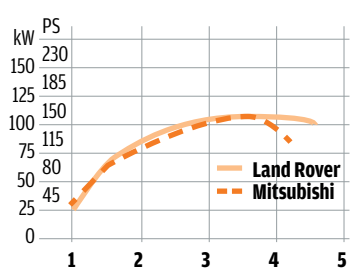
### Verbrauch in Liter/100 km



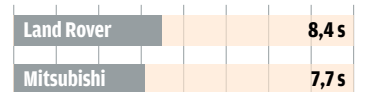
### Drehmoment Drehzahl (1000/min)



### Leistung Drehzahl (1000/min)



### 80-120 km/h mit Kickdown



### Elektrische Heckklappen als Extra





Version mit 180 PS, sondern zwecks Chancengleichheit die mit 150 PS, also exakt der gleichen Leistung wie der 2,3-Liter-Turbodiesel des Mitsubishi. Trotz gleicher Leistung fühlt sich der Outlander in fast allen Fahr-situationen 15 PS stärker an. Die Waage bringt die Erklärung: Der Land Rover ist trotz kürzerer Karosserie 237 Kilogramm schwe-

rer. Das drückt beim Beschleunigen natürlich aufs Temperament. Hinzu kommt, dass Land Rover den Discovery Sport in der

## Der Mitsubishi Outlander beschleunigt flotter

getesteten Automatikversion nicht mit dem kurzen ersten Gang anfahren lässt, sondern in

der Regel mit dem zweiten, auch bei Vollgas. Und so nimmt der schwerere Brite aus dem Stand zunächst nur recht verhalten Fahrt auf.

Das Automatikgetriebe des Mitsubishi bietet drei Gänge weniger, doch dank der recht guten Abstimmung wirkt der Japaner damit gut motorisiert. Allerdings macht sich der fehlende Schon-

gang beim Verbrauch bemerkbar. Im letzten Gang muss der Dieselmotor des Mitsubishi stets 28 Prozent höher drehen als der Land-Rover-Motor. Schon deshalb ist vor allem bei Autobahnfahrt mit einem höheren Verbrauch des Mitsubishi zu rechnen; im Test konsumierte der Outlander im Durchschnitt denn auch 0,6 Liter/100 km mehr. ➤

| Technische Daten                     | Land Rover  | Mitsubishi   |
|--------------------------------------|---|--|
| Motor                                | 4-Zylinder-Reihe, Turbodiesel   | 4-Zylinder-Reihe, Turbodiesel  |
| Einbaulage                           | vorn quer   | vorn quer  |
| Ventile / Nockenwellenantrieb        | 4 pro Zyl. / Kette  | 4 pro Zyl. / Kette   |
| Einspritzung                         | direkt, el. Common Rail   | direkt, el. Common Rail  |
| Hubraum                              | 1999 cm³  | 2268 cm³   |
| Leistung bei 1/min                   | 110 kW (150 PS) / 3500  | 110 kW (150 PS) / 3500   |
| Drehmoment bei 1/min                 | 380 Nm / 1750   | 360 Nm / 1500-2750   |
| Drehzahl bei 130 km/h                | 1825/min  | 2340/min   |
| 2000/min im 1. Gang =                | 15 km/h   | 18 km/h  |
| Radaufhängung vorn                   | Einzelrad, Schraubenfedern  | Einzelrad, Schraubenfedern   |
| Radaufhängung hinten                 | Einzelrad, Schraubenfedern  | Einzelrad, Schraubenfedern   |
| Lenkung                              | Zahnstange, el. Servo   | Zahnstange, el. Servo  |
| Allradantrieb                        | permanent über el. Mehrscheibenkupplung   | permanent über el. Mehrscheibenkupplung  |
| Kraftverteilung v:h                  | 100:0 bis 50:50   | 100:0 bis 50:50  |
| Traktionshilfen                      | el. Bremsengriff v+h  | el. Bremsengriff v+h   |
| Getriebe                             | 9-Stufen-Wandlerautomatik   | 6-Stufen-Wandlerautomatik  |
| Übersetzung                          | I: 4,71; II: 2,84; III: 1,91; IV: 1,38; V: 1,00; VI: 0,81; VII: 0,70; VIII: 0,58; IX: 0,48; R: 3,83; Achsen: 3,94 | I: 4,20; II: 2,41; III: 1,58; IV: 1,16; V: 0,86; VI: 0,69; R: 3,46; Achsen: 3,36 |
| Verteilergetriebe                    | high: 1,00; low: -  | high: 1,00; low: -   |
| Karosserie                           | selbsttragend, Stahlblech   | selbsttragend, Stahlblech  |
| Bremsen vorn/hinten                  | innenbel. Scheiben / Scheiben   | innenbel. Scheiben / Scheiben  |
| Testwagenbereifung                   | 235/60 R18  | 225/55 R18   |
| Serienbereifung                      | 225/65 R17  | 225/55 R18   |
| Tankvolumen / Kraftstoff             | 54 l / Diesel   | 60 l / Diesel  |
| Anhängelast gebremst / ungebr.       | 2200 / 750 kg   | 2000 / 750 kg  |
| Wendekreis links / rechts            | 11,9 / 11,6 m   | 11,6 / 11,5 m  |
| <b>Betriebskosten</b>                | <b>Land Rover</b>   | <b>Mitsubishi</b>  |
| Abgas- / Steuerklasse                | Pkw Euro 6 / Pkw Diesel   | Pkw Euro 6 / Pkw Diesel  |
| Steuern pro Jahr                     | 278 Euro  | 337 Euro   |
| Versch.kl. HPF / VK / TK             | 22 / 27 / 24  | 17 / 25 / 23   |
| Werkstattintervalle                  | 34 000 km / 1 Jahr  | 20 000 km / 1 Jahr   |
| <b>Garantien</b>                     | <b>Land Rover</b>   | <b>Mitsubishi</b>  |
| Technik                              | 3 Jahre oder 100 000 km   | 5 Jahre oder 100 000 km  |
| Durchrostung                         | 6 Jahre   | 12 Jahre   |
| Mobilität                            | 3 Jahre   | 5 Jahre  |
| <b>Preise</b>                        | <b>Land Rover</b>   | <b>Mitsubishi</b>  |
| Modell                               | Discovery Sport TD4 150 PS  | Outlander 2.2 DI-D 4WD   |
| ABS / ESP / Airbags / Spurwarner     | S / S / 7 / S   | S / S / 7 / 1400-Euro-Paket  |
| Automatikgetriebe / Tempomat         | 2350 / 270 Euro   | 1800 Euro / S  |
| Klimaanlage / Klimaautomatik         | S / 650 Euro (2 Zonen)  | N / S (2 Zonen)  |
| 17-Zoll-Aluräder / 18 Zoll / 19 Zoll | S / 1200 / 2000 Euro  | N / S / N  |
| Notrad / vollwertiges Ersatzrad      | 230 / 480 Euro  | S / N  |
| Lederlenkr. / Licht- + Regensensor   | 150 / 150 Euro  | S / S  |
| Radio / DAB / USB / Bluetooth        | S / 350 Euro / S / S  | S / S / S / S  |
| schlüsselloser Zugang / Nebellicht   | 650 / 200 Euro  | S / S  |
| 3. Sitzreihe / dunkle Scheiben hi.   | 1600 / 400 Euro   | S / S  |
| Metalliclack / Anhängerkupplung      | 800 / 700 Euro  | 580 / 700 Euro   |
| <b>Grundpreis mit Automat.</b>       | <b>37 700 Euro</b>  | <b>35 290 Euro</b>   |



Ruhig gestalteter und sehr hochwertig wirkender Innenraum. Das Automatikgetriebe (2350 Euro) wird per Drehschalter (Foto links unten) bedient



Eine 3. Sitzreihe kostet 1600 Euro Aufpreis. Im Fond (Foto links) sitzt man sehr bequem und mit viel Kniefreiheit. Auch ein dritter Passagier hält es dort einigermaßen aus. Den 2.0-Turbodiesel (Foto unten) baut Land Rover selbst – kein Peugeot/Ford-Aggregat

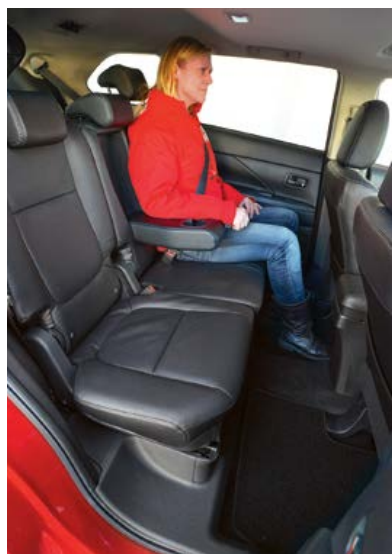




## MITSUBISHI



Neue Materialien zur Modellpflege von 2015 brachten einen besseren Qualitätseindruck. Automatik (1800 Euro) per konventionellem Hebel (Foto unten)



Eine 3. Sitzreihe gibt es gratis. Im Fond (Foto links) sitzt man recht bequem und mit viel Kniefreiheit. Ein dritter Passagier hadert mit der an dieser Stelle viel zu harten Lehne. Den 2,3-Liter-Turbodiesel (Foto unten) fertigt Mitsubishi in seinem japanischen Werk selbst



Unterschiedliche Wege gehen Engländer und Japaner bei der Ausstattung. Vergleicht man nur die Grundpreise der jeweiligen Automatikversionen, so wirkt der Land Rover mit einem Aufschlag von 2410 Euro gegenüber dem Mitsubishi noch erträglich eingepreist. Doch die Serienausstattung macht den Unterschied.

Denn der Discovery Sport ist in seiner Grundversion weit weniger großzügig bestückt als der

### 29 % mehr Versicherung für den Discovery Sport

Allrad-Outlander. Der bringt aufpreisfrei schlüssellosen Zugang, automatische Klimarege-

lung, Tempomat, Rückkamera, 18-Zoll-Räder und ein zukunfts-sicheres Digitalradio mit. Insgesamt summiert sich der Preisunterschied zum Land Rover damit auf rund 6500 Euro. Auch im Unterhalt ist der Land Rover teurer: Durch hohen Typklassen liegt die Versicherungsprämie 29 Prozent höher.

Dafür punktet der Land Rover, wenn um es um die Bewältigung schwierigerer Aufgaben geht. So bietet er nicht nur eine 200 Kilogramm höhere Anhängelast, sondern auch deutlich mehr Geländetauglichkeit. Das fängt bei der Bodenfreiheit an: Die Unterseite des Mitsubishi knirscht bereits bei 19 Zentime-

## Land Rover: 237 kg schwerer







Mehr Steigfähigkeit erreicht der Land Rover durch einen kurzen 1. Gang des neunstufigen Automatikgetriebes

### 1. Land Rover Discovery Sp.

- mehr Federungskomfort
- deutlich besser im Gelände
- niedrigerer Verbrauch
- höhere Anhängelast

- mäßige Bremsleistung
- höherer Preis
- teurere Versicherung
- Anfahrverzögerung

534 Punkte

### 2. Mitsubishi Outlander

- günstiger Preis
- großzügige Serienausstattung
- lange Garantie
- bessere Fahrleistungen

- mäßig wirksamer Allradantrieb
- mäßige Geländetauglichkeit
- höherer Wertverlust
- höherer Verbrauch

518 Punkte

ter hohen Hindernissen, wo der Land Rover mit 21 Zentimeter Luft unter Bauch noch unbekümmert drüberfährt.

Was die richtige Abstimmung ausmacht, erkennt man vor allem beim Zusammenspiel von Allradantrieb und Schlupfregelung. Konstruktiv sind die beiden Kandidaten

gleich. Beide treiben die Vorderräder direkt und ständig an, die Hinterräder dagegen variabel per Mehrscheibenkupplung. Dennoch zeigen sich im Test deutliche Unterschiede. Der Mitsubishi teilt den Hinterrädern die zusätzliche Kraft eher zurückhaltend und sachte zu. Der Land Rover

dagegen fackelt nicht lange und lässt die Hinterachse kräftig mitschieben. Auch arbeitet die Schlupfregelung des Land Rover entschlossener, vor allem im Schnee. Muss man sich freiwühlen, dann sollte man beim Land Rover aber das Sandprogramm wählen, nicht das für Schnee.

| ENDWERTUNG                  |             |            |            |     |
|-----------------------------|-------------|------------|------------|-----|
|                             | max. Punkte | LAND ROVER | MITSUBISHI |     |
| TESTWERTE                   |             |            |            |     |
| Platzangebot                | 30          | 28         | 26         |     |
| Kofferraum/Variabilität     | 20          | 14         | 14         |     |
| Zuladung                    | 10          | 8          | 8          |     |
| Anhängelast                 | 10          | 6          | 5          |     |
| Sitze/Sitzposition          | 30          | 27         | 25         |     |
| Raumgefühl/Rundumsicht      | 20          | 18         | 17         |     |
| Ausstattung/Bedienung       | 20          | 12         | 18         |     |
| Sicherheitsausstattung      | 20          | 14         | 12         |     |
| Connected Car               | 20          | 10         | 15         |     |
| Qualität/Materialien        | 20          | 16         | 14         |     |
| Zwischenergebnis            | 200         | 153        | 154        |     |
| TESTEINDRÜCKE               |             |            |            |     |
| Motoreigenschaften          | 20          | 14         | 15         |     |
| Beschleunigung              | 20          | 13         | 14         |     |
| Höchstgeschwindigkeit       | 10          | 8          | 8          |     |
| Elastizität                 | 20          | 15         | 16         |     |
| Fahrverhalten               | 30          | 25         | 24         |     |
| Fahrgeräusche               | 10          | 7          | 6          |     |
| Fahrkomfort                 | 20          | 17         | 13         |     |
| Getriebe/Schaltung          | 20          | 18         | 16         |     |
| Lenkung/Wendekreis          | 20          | 16         | 16         |     |
| Bremsen                     | 30          | 21         | 23         |     |
| Zwischenergebnis            | 200         | 154        | 151        |     |
| ALLRAD/GELÄNDEEIGENSCHAFTEN |             |            |            |     |
| Allradantrieb               | 40          | 20         | 18         |     |
| Traktionshilfen             | 25          | 8          | 6          |     |
| Untersetzung/Steigfähigk.   | 25          | 4          | 2          |     |
| Bodenfreiheit               | 30          | 16         | 12         |     |
| Achsverschränkung           | 20          | 2          | 1          |     |
| Karosserie                  | 25          | 17         | 13         |     |
| Fahrwerk                    | 20          | 8          | 6          |     |
| Unempfindlichkeit           | 15          | 8          | 6          |     |
| Zwischenergebnis            | 200         | 83         | 64         |     |
| Kosten                      |             |            |            |     |
| Steuer                      | 5           | 4          | 3          |     |
| Versicherung                | 15          | 6          | 8          |     |
| Verbrauch/Umwelt            | 40          | 35         | 33         |     |
| Garantie                    | 20          | 13         | 17         |     |
| Wartung                     | 20          | 15         | 14         |     |
| Aufpreisgestaltung          | 10          | 5          | 7          |     |
| Wiederverkauf*              | 10          | 8          | 4          |     |
| Preis                       | 80          | 58         | 63         |     |
| Zwischenergebnis            | 200         | 144        | 149        |     |
| PLATZ                       |             | 1          | 2          |     |
| GESAMT                      |             | 800        | 534        | 518 |

\* ermittelt von SCHWACKE



## FAZIT

Der Land Rover hat es nicht leicht, weil er schwer ist. Darunter leiden Fahrleistungen und subjektives Temperament. Der deutlich leichtere Mitsubishi ist deshalb flotter. Beide überzeugen mit viel Nutzwert, der Land Rover überdies mit mehr Tauglichkeit fürs Grobe, der Mitsubishi beim Preis. [Martin Braun]



# Fliegender Teppich

Man kann mit dem neuen **Mercedes GLS** auch richtig schnell fahren. Aber wozu sollte man das tun, wo es an Bord doch so angenehm ist?

**W**irklich neu am neuen Mercedes GLS ist eigentlich nur der Name. In Anlehnung an die Pkw-Sortierung in C-, E- und S-Klasse heißen SUV des Hauses nun GLC, GLE und GLS. Der Letztgenannte ist logischerweise der größte – und mit gut über fünf Meter Außenlänge und 2,5 Tonnen Eigenmasse ein stattliches Gefährt. Äußerlich passt sich der GLS mit steilerem Grill und LED-Leuchten dem aktuellen Modetrend an.

## Knapp zehn Quadratmeter Fahrkomfort

Wobei die Voll-LED-Scheinwerfer (Serie bei den Achtzylindern, 1856 Euro für die Sechszylinder) auch sachliche Vorzüge haben: Sie leuchten adaptiv, lassen immer so viel Licht wie möglich stehen, schneiden dabei andere Autos gezielt aus dem Lichtteppich aus. Für unsere ersten Testfahrten standen nur die beiden Dreiliter-V6-Modelle zur Verfügung. Dabei arbeitet insbesondere der drehmomentstarke Diesel sehr angenehm mit der neuen Neunstufen-Automatik zusammen. Der GLS 400 genannte Basisbenziner klingt und agiert sportlicher, also hochtouriger – Geschmacksache. Aber es ist nicht ohne Charme, im Handschaltmodus mit 6000 Touren kleine Bergsträßchen hinaufzugeigen – wobei man sich natürlich weit vom Normverbrauch

entfernt. Geradezu erheiternd wirkt, dass sich der dicke Dampfer bestürzend zackig durch die Serpentina treiben lässt. Mit den optionalen Aktivstabilisatoren (3748 Euro) pfeilt er dabei sogar mit erstaunlich wenig Seitenneigung um die Ecken.

Nützlicher wird für die meisten Käufer die neue Fahrprogrammregelung insofern sein, als sie (neben zwei Geländemodi) auch ein Glätteprogramm umfasst. Es lässt den GLS einerseits im zweiten Gang anfahren, erlaubt andererseits mehr Antriebschlupf – sodass man etwa an verschneiten Steigungen problemloser loskommt, ohne dass die Schlupfregelfunktion des ESP ständig die Motorkraft wegnimmt.



**Trotz neuen Namens ist der GLS ganz der Alte geblieben: überwältigende Raumfülle, herausragender Fahrkomfort – einfach ein perfekter Reisedampfer für die ganze Familie. Vorausgesetzt, er passt zu Geldbeutel und Garage.** [trö]



Die neue Fahrprogrammsteuerung mit Glättemodus sorgt für sicheres Vorankommen auch im Winter

| Daten Mercedes                           | GLS 350d  | GLS 400                     |  |
|--|---|-----------------------------|--|
| Motor                                    | V6-Zyl.-Turbodiesel   | V6-Zyl.-Biturbobenziner     |  |
| Hubraum                                  | 2987 cm <sup>3</sup>  | 2996 cm <sup>3</sup>        |  |
| Leistung bei 1/min                       | 190 kW (258 PS) / 3400  | 245 kW (333 PS) / 5250–6000 |  |
| Drehmoment bei 1/min                     | 620 Nm / 1600–2400  | 480 Nm / 1600–4000          |  |
| Abgasnorm / Effizienzklasse              | Euro 6 / A  | Euro 6 / B                  |  |
| Getriebe                                 | 9-Stufen-Wandlerautomatik; a.W. mit Geländeuntersetzung   |                             |  |
| Antrieb; Kraftverteilung v:h             | Allrad permanent; 50:50   |                             |  |
| Radaufhängung vorn, hinten               | Einzelradaufh., Luftfed., v. u. h., adaptive Dämpfer; a.W. Aktivstabi.                            |                             |  |
| Reifengröße                              | 245/60 R18  |                             |  |
| Länge / Breite / Höhe                    | 5130 / 1934 / 1850 mm   |                             |  |
| Radstand; Wendekreis                     | 3075 mm; 12,4 m   |                             |  |
| Ladevolumen                              | 680–2300 l  |                             |  |
| Leergewicht (EU) / Zuladung              | 2455 / 795 kg   | 2435 / 815 kg               |  |
| Anhängelast gebr. / ungebr.              | 3500 / 750 kg   |                             |  |
| Geländewerte (mit Offroad-Technik-Paket) | Bodenfreiheit 216–308 mm; Böschungswinkel v./h. 33°/27°; Rampenwinkel 15°; Wassertiefe max 600 mm |                             |  |
| Beschleunigung 0–100 km/h                | 7,8 s   | 6,6 s                       |  |
| Höchstgeschwindigkeit                    | 222 km/h  | 240 km/h                    |  |
| Normverbrauch; -CO <sub>2</sub> -Ausst.  | 7,1 l D/100 km; 185 g/km  | 8,9 l S/100 km; 206 g/km    |  |
| <b>Preis</b>                             | <b>74 792 Euro</b>  | <b>76 666 Euro</b>          |  |





| GLS 500                     | GLS 63 AMG  |
|-----------------------------|---|
| V8-Zyl.-Biturbobenziner     |   |
| 4663 cm³                    | 5461 cm³  |
| 335 kW (455 PS) / 5250-5500 | 430 kW (585 PS) / 5500                                      |
| 700 Nm / 1800-4000          | 760 Nm / 1750-5250  |
| Euro 6 / E                  | Euro 6 / E  |
| wie GLS 350d und GLS 400    | 7-Stufen-Wandlerautomatik                                   |
| wie GLS 350d und GLS 400    | Allrad permanent; 40:60                                     |
| wie GLS 350d und GLS 400    | wie GLS 500; Aktivstabi. Serie                              |
| 275/55 R 19                 | 295/40 R 21   |
| 5130 / 1934 / 1850 mm       | 5162 / 1982 / 1850 mm                                       |
| 3075 mm; 12,4 m             |   |
| 680-2300 l                  |   |
| 2445 / 805 kg               | 2580 / 710 kg   |
| 3500 / 750 kg               | 3290 / 750 kg   |
| wie GLS 350d und GLS 400    | Bodenfreiheit min 198 mm;<br>übr. Werte: noch keine Angaben |
| 5,3 s                       | 4,6 s   |
| 250 km/h                    | 250 km/h (el. abgeregelt)                                   |
| 10,9 l/100 km; 255 g/km     | 12,3 l SP/100 km; 288 g/km                                  |
| <b>97 104 Euro</b>          | <b>135 065 Euro</b>   |

**Neu: überarbeitetes Cockpit mit halbfreistehendem Bildschirm. Wie bisher: sehr bequeme Fondsitze - und die bequemste dritte Sitzreihe aller SUV**





# Defender Momente

Seit 68 Jahren schreibt der Defender Geschichte und Geschichten. **Zu ihrem Finale feiern wir die Ikone noch mal gebührend:** Sie können mit Ihren eigenen Defender-Fotos oder -Videos einen Heritage-Defender gewinnen. Schon fürs Abstimmen winkt ein Preis: eine Namibia-Reise

**G**efragt sind Fotos und Videos Ihrer Defender-Momente aus allen Jahrzehnten. Das können Bilder von Urlaubsreisen, Abenteuer, Alltags- oder Arbeitseinsätzen sein, on- wie offroad.

Es muss nicht Ihr eigener Defender auf dem Bild sein, aber

Sie müssen die Rechte an dem Bild oder Video besitzen. Zehn Monate lang trifft unsere Fachjury eine Vorauswahl, wählt für jeden Monat zehn Favoriten aus. Die Besucher der Website [www.defender-momente.de](http://www.defender-momente.de) stimmen dann aus dieser Auswahl der zehn Motive über den Monats-

sieger ab. Bereits das Abstimmen lohnt sich: Als Dankeschön verlosen wir eine Namibia-Reise mit Land Rover Experience.

Spannend wird's im Frühjahr 2016: Dann treten die zehn vom Publikum gewählten Monats-sieger plus zwei weitere, von der Fachjury ausgewählte Beiträge

(„Wild Cards“) zur Endausscheidung an. Diese Fachjury besteht aus Land-Rover-Marketingchef Christian Uhrig, dem Leiter des Land Rover Experience Center Wülfrath Dag Rogge, Land-Rover-Pressesprecher Mayk Wienkötter und AUTO BILD ALLRAD-Chefredakteur Bernhard Wein-

Fotos: Einsender, Hersteller



1



2



4



5



6



Hier sehen Sie die besten Foto- und Videobeiträge vom Dezember, eingereicht auf [www.defender-momente.de](http://www.defender-momente.de) – machen Sie mit, es lohnt sich!



9

[www.defender](http://www.defender)



bacher. Der Sieger wird bei der Preisverleihung im Frühsommer im Land Rover Experience Center Wülfrath bekanntgegeben – und gewinnt den Hauptpreis (siehe Kasten rechts). Alle Monatssieger erhalten Tickets für die Defender-Party in Wülfrath.

So reichen Sie Ihren Beitrag ein: Hochladen über [www.defender-momente.de](http://www.defender-momente.de), Formular ausfüllen und – sehr wichtig – mehrzeiligen Beschreibungstext anfügen. Oder Papierabzüge beziehungsweise Dias per Post samt kurzer Erläuterung und Kontaktdatenangabe an: Land Rover Service Center, Postfach, 60617 Frankfurt, Stichwort „Defender Moment“. Viel Glück!

### Top-Beiträge Februar:

1. Lieber sportliche Dehnungsübung als Tauchgang: Defender-Eigner Peter G. aus Berlin sucht nach dem Bergungsschäkel
2. üben für die Camel-Trophy: Felix K. aus Fahrdrorf schafft es 1996 in die engere Auswahl
3. Artgerechte Landy-Haltung, mit Sinn für Dynamik, fotografiert von Günther H. aus Denkingen
4. Familienausflug in die Wüste mit drei Kindern – damals zwei, sechs und acht Jahre alt: Marc F. aus Ebenhausen
5. Vulkanausbruch 2014 auf Island aus nächster Nähe, gesehen von Carsten M. aus Erkerode
6. Hans Peter S. aus Uffing versumpft auf einer Griechenland-Rundreise im Jahre 1978
7. Landy-Fischen in Namibia – der Flut entkommt man nur über die Dünen (Hans Peter S., Bretzfeld)
8. Konzentrieren und nicht in den Abgrund schauen! Michael O. aus Rösrath unterwegs in Marokko
9. Anna T. aus Essen lässt uns in diesem Video auf Island mitfahren. Ihr Kumpel auf allen Schlaglochpisten: Defender
10. Studentin Anne-Catherine S. aus Wallerfangen hat für ihr Video die Musik selbst eingespielt. Vertontes Fernweh, Gänsehautgarantie!



Schon das Abstimmen lohnt sich: Eine unvergessliche Namibia-Reise winkt

## Land Rover Defender und Namibia-Reise zu gewinnen!

Der Hauptpreis für das beliebteste im Rahmen dieser Aktion eingereichte Foto oder Video ist ein nostalgischer Defender: Das Sondermodell „Heritage“ basiert auf dem aktuellen 2,2-Liter-TD4 90 Station Wagon und verweist optisch auf den Ur-Landy von 1948 – der Farbtone Grasmere Green erinnert an die einst aus Überschussbeständen der Royal Air Force stammende Farbe der allerersten

Land-Rover-Exemplare. Die genauen Teilnahmebedingungen erfahren Sie ganz einfach: [www.defender-momente.de](http://www.defender-momente.de) aufrufen, da steht alles drin. Neben diesem Preis für den besten Foto- oder Videobeitrag haben wir einen zweiten Preis als Dankeschön fürs Abstimmen ausgelobt: eine unvergessliche Abenteuerreise mit Land Rover Experience nach Namibia.



Der Hauptgewinn: Land Rover Defender Heritage, Wert 39 900 Euro

-momente.de





**EIN TOP-BUGGY ALS HAUPTGEWINN**

# Wählen Sie die Allradautos des Jahres 2016!

Die Wahl zum Allradauto des Jahres steht an. **Nennen Sie uns Ihre Favoriten in allen zehn Klassen!** Fürs Mitmachen gibt's Preise

**A**llradauto des Jahres – diesen Preis hätte jeder Autobauer gern. Denn ihn vergeben die Leser von Europas größtem Allradmagazin – das sind Sie, liebe Leser!

Die zur Wahl stehenden Modelle in zehn Kategorien finden Sie auf den folgenden Seiten. Wie in jedem Jahr haben wir uns bewusst auf die offiziell auf dem deutschen Markt angebotenen 4x4-Modelle beschränkt und Grauimporte sowie in sehr klei-

ner Stückzahl importierte 4x4-Exoten weggelassen.

Als Dankeschön fürs Mitmachen winkt als Hauptgewinn ein Quadix-Buggy – die neue, verbesserte Version des Spaßmachers mit 1100-Kubik-Vierzylinder, 64 PS, verzinktem Rahmen, Softtop, Winde, zwei Achssperren und MP3-Radio. Neben dem Hauptpreis können Sie weitere nützliche und schöne Dinge gewinnen, die wir auf dieser Seite aufgeführt haben. Viel Glück!

Fotos: Hersteller

**Auto Bild allrad '16**  
AUTO DES JAHRES

**... und viele weitere Preise**

**2. Preis**

**AEZ**  
LEICHTMETALLRÄDER



**Sportiver Leichtmetallradsatz AEZ Strike** für ein auf Sie zugelassenes Auto. Ein Schmuckstück im Farbtönen Graphite

**3. Preis**



**Eibach**  
PRO-SPACER

Mehr optische Präsenz für Ihr Auto: Die Eibach Pro-Spacer Spurverbreiterungen aus Aluminium für einen Pkw nach Wahl

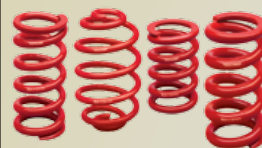
**4. Preis**



complete your car.  
**rameder.**

Hochwertige, universelle und robuste Rameder-Dachbox Blackline mit 460 Liter Volumen. Wert: 229 Euro

**5. Preis**



**TREKFINDER**  
ABSOLUTE OFFROAD

Mehr Luft unterm Kiel mit der Höherlegung von Trekfinder für Ihr Allradauto

**6. Preis**



**FOLIATEC**  
BE DIFFERENT

Mehr Individualität für Ihr Auto im Handumdrehen mit dem FOLIATEC DIY Sprühsystem-Set



# 1.

Preis

## Quadix 1100

### HAUPTGEWINN

Für den Gewinner wird das ein spaßiger Sommer – im Quadix Buggy mit Achssperren, Hängerkuppelung, Seilwinde. Wert: 15 649 Euro

Die Leserwahl zu den Allradautos des Jahres 2016 wird präsentiert von:



Eberspächer

**BRIDGESTONE**



MAGNA

*... und so machen Sie mit:*

Teilnahme nur über die unten aufgeführte Internetadresse.

Bitte je Kategorie nur EINEN Favoriten per Mausklick wählen, senden, fertig!



[www.autobild.de/allradauto2016](http://www.autobild.de/allradauto2016)

Die Allradautos des Jahres ermitteln wir demokratisch per Mehrheitsvotum in zehn Kategorien: Geländewagen und SUV bis 30 000 Euro, Geländewagen und SUV von 30 000 bis 50 000 Euro, Geländewagen und SUV über 50 000 Euro, Allrad-Crossover, Allrad-Hybridautos, Allrad-Pickups, Allrad-Pkw bis 40 000 Euro, Allrad-Pkw über 40 000 Euro, Allrad-Sportwagen, Coupés und Cabriolets, Allrad-Vans und -Busse. Die zur Wahl stehenden Modelle finden Sie auf den folgenden Seiten.

Teilnehmen kann jeder mit Wohnsitz in Deutschland. Mitarbeiter der Axel Springer SE und der Axel Springer Auto Verlag GmbH dürfen nicht mitmachen. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Eine Auszahlung der Preise in bar ist nicht möglich. Teilnahmeschluss ist der 05.02.2016

### 7. Preis



Camping mit Stil: wetterfeste Sitzgruppe vom YOKOHAMA – ideal für Benzingespräche!

### 9. Preis



Das vollautomatische Ladegerät MX5 5.0 sorgt zuverlässig dafür, dass Batterien stets startklar sind

### 8. Preis



Der handliche Multi-Pocket-Booster lädt nicht nur Handy, Tablet oder Laptop; kann auch ein Auto starten

### 10. Preis



Dichtet jeden Reifen ab: Easy Seal Reifenreparaturspray, biologisch abbaubar und universell



### 11.-13. Preis

Um den Zeugen eines Verbrechens aus dem Weg zu räumen, geht Michael Douglas über Leichen – ein Thriller zum In-den-Sessel-Krallen auf DVD



### 14.-15. Preis

Buch „Allrad – der gute Rat bei Kauf und Fahrt“ von Martin Braun. Alles Wissenswerte zum Thema und viele Daten auf 334 Seiten



# Kategorie Geländewagen & SUV bis 30 000 Euro

## A1 Dacia Duster



**Benziner:** 1.6/114 PS • 1.2/125 PS •  
**Diesel:** 1.5/110 PS • ab 15 890 Euro

## A2 Fiat 500X



**Benziner:** 1.4/170 PS • **Diesel:**  
2.0/140 PS • ab 26 750 Euro

## A3 Honda CR-V



**Benziner:** 2.0/155 PS • **Diesel:**  
1.6/160 PS • ab 25 490 Euro

## A4 Hyundai Tucson



**Benziner:** 1.6/177 PS • **Diesel:**  
2.0/136 und 185 PS • ab 29 550 Euro

## A5 Jeep Renegade



**Benziner:** 1.4/170 PS • **Diesel:**  
2.0/140 und 170 PS • ab 26 700 Euro

## A6 Kia Sportage



**Benziner:** 1.6/177 PS • **Diesel:**  
2.0/136 und 185 PS • ab ca. 29 000  
Euro

## A7 Lada 4x4



**Benziner:** 1.7/83 PS • ab 9990 Euro

## A8 Mazda CX-3



**Benziner:** 2.0/150 PS • **Diesel:**  
1.5/105 PS • ab 24 690 Euro

## A9 Mini Country-/Paceman



**Benziner:** 1.6/122, 190 und 218 PS •  
**Diesel:** 1.6/112 PS und 2.0/143 PS •  
ab 24 600 Euro

## A10 Mitsubishi ASX



**Diesel:** 1.6/114 PS und 2.3/150 PS •  
ab 27 290 Euro

## A11 Nissan Juke



**Benziner:** 1.6/190 und 214 PS •  
ab 25 300 Euro

## A12 Nissan Qashqai



**Diesel:** 1.6/130 PS • ab 29 590 Euro

## A13 Opel Mokka



**Benziner:** 1.4/140 PS • **Diesel:**  
1.6/136 PS • ab 24 535 Euro

## A14 Renault Kadjar



**Diesel:** 1.6/130 PS • ab 29 890 Euro

## A15 Skoda Yeti



**Benziner:** 1.4/150 PS • **Diesel:**  
2.0/110 und 150 PS • ab 23 690 Euro

## A16 SsangYong Tivoli



**Benziner:** 1.6/128 PS • **Diesel:**  
1.6/115 PS • ab 19 490 Euro

## A17 SsangYong Korando



**Benziner:** 2.0/149 PS • **Diesel:**  
2.0/149 PS und 2.2/178 PS •  
ab 26 390 Euro

## A18 SsangYong Rexton



**Diesel:** 2.2/178 PS • ab 29 190 Euro

## A19 Subaru Forester



**Benziner:** 2.0/150 und 240 PS •  
**Diesel:** 2.0/147 PS • ab 25 900 Euro



### A20 Suzuki Jimny



Benziner: 1.3/86 PS • ab 15 590 Euro

### A21 Suzuki Vitara



Benziner: 1.6/120 PS und 1.4/140 PS  
• Diesel: 1.6/120 PS • ab 22 490 Euro

### A22 Suzuki SX4 S-Cross



Benziner: 1.6/120 PS • Diesel:  
1.6/120 PS • ab 23 190 Euro

### A23 Toyota RAV4



Benziner: 2.0/151 PS • Diesel:  
2.0/124 PS und 2.2/150 PS •  
ab 27 390 Euro

### A24 VW Tiguan



Benziner: 1.4/150 PS; 2.0/180 und  
210 PS • Diesel: 2.0/150, 190 und  
240 PS • ab ca. 29 000 Euro

## Kategorie Geländewagen & SUV von 30 000 Euro bis 50 000 Euro

### B1 Audi Q3



Benziner: 2.0/180 und 220 PS;  
2.5/340 PS • Diesel: 2.0/150 und  
184 PS • ab 33 950 Euro

### B2 Audi Q5



Benziner: 2.0/180 und 225 PS •  
Diesel: 2.0/150 und 190 PS; 3.0/258  
und 326 PS • ab 39 250 Euro

### B3 BMW X1



Benziner: 2.0/192 und 231 PS •  
Diesel: 2.0/150, 190 und 231 PS •  
ab 34 900 Euro

### B4 BMW X3



Benziner: 2.0/184 und 245 PS;  
3.0/306 PS • Diesel: 2.0/190 PS;  
3.0/258 und 313 PS • ab 40 000 Euro

### B5 BMW X4



Benziner: 2.0/184 und 245 PS; 3.0/  
306 u. 360 PS • Diesel: 2.0/190 PS;  
3.0/258 und 313 PS • ab 46 400 Euro

### B6 Ford Kuga



Benziner: 1.5/182 PS • Diesel:  
2.0/150 und 180 PS • ab 30 400 Euro

### B7 Ford Edge



Diesel: 2.0/180 und 210 PS • ab  
42 900 Euro

### B8 Hyundai Santa Fe



Diesel: 2.2/197 PS • ab 40 550 Euro

### B9 Infiniti QX50



Benziner: 3.7/320 PS • Diesel:  
3.0/238 PS • ab 43 819 Euro

### B10 Jaguar F-Pace



Benziner: 3.0/340 und 380 PS •  
Diesel: 2.0/180 PS und 3.0/300 PS •  
ab 44 990 Euro

### B11 Jeep Wrangler



Benziner: 3.6/284 PS • Diesel:  
2.8/200 PS • ab 37 500 Euro

### B12 Jeep Cherokee



Benziner: 3.2/272 PS • Diesel:  
2.2/185 u. 200 PS • ab 40 600 Euro

### B13 Jeep Grand Cherokee



Benziner: 3.6/286 PS, 5.7/352 PS,  
6.4/468 PS • Diesel: 3.0/190 und  
250 PS • ab 48 300 Euro

### B14 Kia Sorento



Diesel: 2.2/200 PS • ab 38 990 Euro



### B15 Land Rover Defender



Diesel: 2.2/122 PS • ab 31 290 Euro

### B16 Land R. Discovery Sport



Benziner: 2.0/240 PS • Diesel:  
2.0/150 und 180 PS • ab 35 350 Euro

### B17 Land Rover Discovery



Benziner: 3.0/340 PS • Diesel:  
3.0/211 und 256 PS • ab 44 600 Euro

### B18 Lexus NX



Benziner: 2.0/238 PS • ab 43 400  
Euro

### B19 Lexus RX



Benziner: 2.0/238 PS • ab ca. 52 000  
Euro

### B20 Mazda CX-5



Benziner: 2.0/150 PS und 2.5/192 PS  
• Diesel: 2.2/150 und 175 PS • ab  
31 090 Euro

### B21 Mercedes GLA



Benziner: 2.0/211 und 381 PS • Die-  
sel: 2.1/136 und 177 PS • ab 36 819  
Euro

### B22 Mercedes GLC



Benziner: 2.0/211 PS • Diesel:  
2.1/170 und 204 PS • ab 44 506 Euro

### B23 Mitsubishi Outlander



Benziner: 2.0/150 PS • Diesel:  
2.3/150 PS • ab 31 690 Euro

### B24 Mitsubishi Pajero



Diesel: 3.2/190 PS • ab 34 990 Euro

### B25 Nissan X-Trail



Diesel: 1.6/130 PS • ab 32 200 Euro

### B26 Range Rover Evoque



Benziner: 2.0/240 PS • Diesel:  
2.0/150 und 180 PS • ab 36 300 Euro

### B27 Toyota Land Cruiser



Diesel: 2.8/177 PS • ab 40 240 Euro

### B28 Volvo XC60



Diesel: 2.4/190 und 220 PS • ab  
41 400 Euro

**Kategorie**  
**Geländewagen**  
**& SUV**  
**über**  
**50 000 Euro**

### C1 Audi Q7



Benziner: 3.0/333 PS • Diesel:  
3.0/218 und 272 PS • ab 58 000 Euro

### C2 Bentley Bentayga



Benziner: 6.0/608 PS • ab 208 500  
Euro

### C3 BMW X5



Benziner: 3.0/306 PS; 4.4/450 und  
575 PS • Diesel: 2.0/231 PS; 3.0/258,  
313 und 381 PS • ab 56 900 Euro

### C4 BMW X6



Benziner: 3.0/306 PS; 4.4/450 und  
575 PS • Diesel: 3.0/258, 313 und 381  
PS • ab 65 900 Euro

### C5 Cadillac Escalade



Benziner: 6.2/420 PS • ab 96 500  
Euro



### **C6** Infiniti QX70



**Benziner:** 3.7/320 PS und 5.0/390 PS • **Diesel:** 3.0/238 PS • ab 52 350 Euro

### **C7** Mercedes GLE



**Benziner:** 3.0/333 u. 367 PS; 4.7/455 PS; 5.5/557 und 585 PS • **Diesel:** 2.1/204 PS; 3.0/258 PS • ab 56 704 Euro

### **C8** Mercedes GLE Coupé



**Benziner:** 3.0/333 und 367 PS; 4.7/455 PS; 5.5/557 und 585 PS • **Diesel:** 3.0/258 PS • ab 66 700 Euro

### **C9** Mercedes GLS



**Benziner:** 3.0/333 PS; 4.7/455 PS; 5.5/585 PS • **Diesel:** 3.0/258 PS • ab 74 792 Euro

### **C10** Mercedes G



**Benziner:** 4.0/422 PS; 5.5/571 PS und 6.0/630 PS • **Diesel:** 3.0/245 PS • ab 89 922 Euro

### **C11** Porsche Macan



**Benziner:** 3.0/340 und 360 PS; 3.6/400 PS • **Diesel:** 3.0/258 PS • ab 59 120 Euro

### **C12** Porsche Cayenne



**Benziner:** 3.6/300 und 440 PS; 4.8/520 und 570 PS • **Diesel:** 3.0/262 PS; 4.1/385 PS • ab 66 974 Euro

### **C13** Range Rover Sport



**Benziner:** 5.0/510 und 550 PS • **Diesel:** 3.0/258 und 306 PS; 4.4/339 PS • ab 61 900 Euro

### **C14** Range Rover



**Benziner:** 5.0/510 PS • **Diesel:** 3.0/256 PS; 4.4/339 PS • ab 94 100 Euro

### **C15** Volvo XC90



**Benziner:** 2.0/254 und 320 PS • **Diesel:** 2.0/225 PS • ab 53 400 Euro

### **C16** VW Touareg



**Diesel:** 3.0/204 und 262 PS • ab 53 050 Euro

## Kategorie Crossover

### **D1** Audi A4 Allroad



**Benziner:** 2.0/225 PS • **Diesel:** 2.0/150 und 190 PS; 3.0/245 PS • ab 39 500 Euro

### **D2** Audi A6 Allroad



**Benziner:** 3.0/333 PS • **Diesel:** 3.0/218, 272 und 320 PS • ab 57 250 Euro

### **D3** Fiat Panda Cross



**Benziner:** 0.9/90 PS • **Diesel:** 1.3/95 PS • ab 19 090 Euro

### **D4** Seat Leon X-Perience



**Benziner:** 1.8/180 PS • **Diesel:** 1.6/105 PS und 2.0/150 PS • ab 25 080 Euro

### **D5** Skoda Octavia Scout



**Benziner:** 1.8/180 PS • **Diesel:** 2.0/150 und 184 PS • ab 30 250 Euro

### **D6** Subaru XV



**Benziner:** 1.6/114 PS; 2.0/150 PS • **Diesel:** 2.0/147 PS • ab 21 900 Euro

### **D7** Subaru Outback



**Benziner:** 2.5/175 PS • **Diesel:** 2.0/150 PS • ab 34 400 Euro

### **D8** Volvo V40 XC



**Benziner:** 2.0/190 und 254 PS • ab 33 530 Euro



### D9 Volvo S60/V60 CC



Diesel: 2.4/190 PS • ab 43 650 Euro

### D10 Volvo XC70



Diesel: 2.4/190 und 220 PS • ab 46 630 Euro

### D11 VW Golf Alltrack



Diesel: 1.6/110 PS; 2.0/150 und 184 PS • ab 30 200 Euro

### D12 VW Passat Alltrack



Benziner: 2.0/220 PS • Diesel: 2.0/150, 190 und 240 PS • ab 38 550 Euro

## Kategorie Hybride

### E1 BMW 225xe



Benziner 1.5 + Elektro/224 PS • ab ca. 48 000 Euro

### E2 BMW 740e



Benziner 2.0 + Elektro/326 PS • ab 100 400 Euro

### E3 BMW i8



Benziner 1.5 + Elektro/362 PS • ab 130 000 Euro

### E4 BMW X5 40e



Benziner 2.0 + Elektro/313 PS • ab 68 400 Euro

### E5 Citroën DS5 Hybrid4



Diesel 2.0 + Elektro/200 PS • ab 41 940 Euro

### E6 Lexus NX 300h



Benziner 2.5 + Elektro/197 PS • ab 41 500 Euro

### E7 Lexus RX 450h



Benziner 3.5 + Elektro/313 PS • ab ca. 60 000 Euro

### E8 Lexus LS 600h



Benziner 5.0 + Elektro/445 PS • ab 112 000 Euro

### E9 Mercedes GLC 350e



Benziner 2.0 + Elektro/327 PS • ab 60 000 Euro

### E10 Mercedes GLE 500e



Benziner 3.0 + Elektro/442 PS • ab 73 899 Euro

### E11 Mitsub. Outlander PHEV



Benziner 2.0 + Elektro/203 PS • ab 39 990 Euro

### E12 Peugeot 508 RXH



Diesel 2.0 + Elektro/200 PS • ab 44 050 Euro

### E13 Porsche Cayenne Hybrid



Benziner 3.0 + Elektro/416 PS • ab 82 920 Euro

### E14 Range Rover Sport Hybrid



Diesel 3.0 + Elektro/340 PS • ab 88 300 Euro

### E15 Range Rover Hybrid



Diesel 3.0 + Elektro/340 PS • ab 126 500 Euro



### **E16** Volvo V60 D6 Hybrid



Diesel 2.4 + Elektro/280 PS • ab  
56 600 Euro

### **E17** Volvo XC90 T8



Benziner 2.0 + Elektro/400 PS • ab  
76 705 Euro

## **Kategorie** **Pickups**

### **F1** Ford Ranger



Diesel: 2.2/130 und 160 PS; 3.2/200  
PS • ab 28 852 Euro

### **F2** Isuzu D-Max



Diesel: 2.5/163 PS • ab 25 200 Euro

### **F3** Mitsubishi L200



Diesel: 2.4/154 und 181 PS • ab  
26 290 Euro

### **F4** Nissan Navara



Diesel: 2.3/160 und 190 PS • ab  
27 395 Euro

### **F5** SsangYong Actyon Sports



Diesel: 2.0/155 PS • ab 23 490 Euro

### **F6** Toyota Hilux



Diesel: 2.5/144 PS; 3.0/171 PS • ab  
25 467 Euro

### **F7** VW Amarok



Diesel: 2.0/140 und 180 PS • ab  
26 311 Euro

## **Kategorie** **Pkw**

**bis**  
**40 000 Euro**

### **G1** Audi S1



Benziner: 2.0/231 PS • ab 30 800  
Euro

### **G2** Audi A3



Benziner: 1.8/180 PS; 2.0/300 PS,  
2.5/367 PS • Diesel: 2.0/150 und 184  
PS • ab 29 650 Euro

### **G3** Audi A4



Benziner: 1.8/170 PS; 3.0/354 PS •  
Diesel: 2.0/190 PS; 3.0/272 PS • ab  
34 600 Euro

### **G4** BMW 1er



Benziner: 3.0/326 PS • Diesel:  
2.0/150 und 190 PS • ab 30 900 Euro

### **G5** BMW 3er



Benziner: 2.0/184 u. 252 PS; 3.0/326  
PS • Diesel: 2.0/150 und 190 PS;  
3.0/258 und 313 PS • ab 37 000 Euro

### **G6** Fiat Panda 4x4



Benziner: 0.9/85 PS • Diesel: 1.3/95  
PS • ab 16 490 Euro

### **G7** Ford Focus RS



Benziner: 2.3/350 PS • ab 39 000  
Euro

### **G8** Ford Mondeo



Diesel: 2.0/150 und 180 PS • ab  
31 950 Euro

### **G9** Mazda 6



Diesel: 2.0/150 und 175 PS • ab  
35 190 Euro



### G10 Mercedes A



**Benziner:** 2.0/184, 211 und 381 PS • **Diesel:** 2.1/136 und 177 PS • ab 33 064 Euro

### G11 Mercedes B



**Benziner:** 2.0/184 und 211 PS • **Diesel:** 2.1/136 und 177 PS • ab 35 587 Euro

### G12 Mercedes CLA



**Benziner:** 2.0/211 und 381 PS • **Diesel:** 2.1/136 und 177 PS • ab 38 324 Euro

### G13 Opel Insignia



**Benziner:** 2.0/250 PS; 2.8/325 PS • **Diesel:** 2.0/150 PS • ab 34 730 Euro

### G14 Seat Leon



**Diesel:** 1.6/105 PS; 2.0/150 PS • ab 25 080 Euro

### G15 Skoda Octavia



**Benziner:** 1.8/180 PS • **Diesel:** 1.6/105 PS; 2.0/150 und 184 PS • ab 25 430 Euro

### G16 Skoda Superb



**Benziner:** 1.4/150 PS; 2.0/280 PS • **Diesel:** 2.0/150 und 190 PS • ab 27 950 Euro

### G17 Subaru Impreza



**Benziner:** 1.6/114 PS; 2.5/300 PS • ab 20 990 Euro

### G18 Subaru Levorg



**Benziner:** 1.6/170 PS • ab 28 900 Euro

### G19 Suzuki Swift



**Benziner:** 1.2/94 PS • ab 15 790 Euro

### G20 VW Caddy



**Diesel:** 2.0/122 PS • ab 25 811 Euro

### G21 VW Golf



**Benziner:** 2.0/300 PS • **Diesel:** 1.6/110 PS; 2.0/150 PS • ab 24 625 Euro

### G22 VW Passat



**Benziner:** 1.4/150 PS; 2.0/280 PS • **Diesel:** 2.0/150, 190 und 240 PS • ab 32 475 Euro

**Kategorie**  
**Pkw**  
**über**  
**40 000 Euro**

### H1 Audi A6



**Benziner:** 2.0/252 PS, 3.0/333 PS; 4.0/450 und 560 PS • **Diesel:** 3.0/218, 272 und 320 PS • ab 48 750 Euro

### H2 Audi A8



**Benziner:** 4.0/435 und 520 PS; 6.3/500 PS • **Diesel:** 3.0/262 PS; 4.1/385 PS • ab 81 000 Euro

### H3 Bentley Continental F.S.



**Benziner:** 4.0/507 PS; 6.0/625 PS • ab 177 905 Euro

### H4 BMW 5er



**Benziner:** 2.0/245 PS; 3.0/306 PS; 4.4/450 PS • **Diesel:** 2.0/190, 218 PS 3.0/258, 313, 381 PS • ab 47 700 Eu.

### H5 BMW 7er



**Benziner:** 4.4/450 PS • **Diesel:** 3.0/265 und 320 PS • ab 85 300 Euro

### H6 Cadillac ATS



**Benziner:** 2.0/276 PS • ab 44 995 Euro



### H7 Cadillac CTS



Benziner: 2.0/276 PS • ab 47 000 Euro

### H8 Jaguar XE



Diesel: 2.0/180 PS • ab 41 900 Euro

### H9 Jaguar XF



Benziner: 3.0/340 PS • ab 64 870 Euro

### H10 Jaguar XJ



Benziner: 3.0/340 PS • ab 92 700 Euro

### H11 Lexus LS



Benziner: 4.6/367 PS • ab 97 800 Euro

### H12 Maserati Quattroporte



Benziner: 3.0/410 PS • ab 109 900 Euro

### H13 Mercedes C



Benziner: 2.0/184 PS; 3.0/333 und 367 PS • Diesel: 2.1/170 und 204 PS • ab 41 442 Euro

### H14 Mercedes E



Benziner: 3.5/333 PS, 4.7/408 PS, 5.5/557 PS • Diesel: 2.1/170 und 204 PS; 3.0/258 PS • ab 49 683 Euro

### H15 Mercedes S



Benziner: 3.0/333 PS, 4.7/455 PS, 5.5/585 PS • Diesel: 3.0/258 PS • ab 85 561 Euro

### H16 Volvo S60/V60



Diesel: 2.4/190 PS • ab 40 350 Euro

### H17 Volvo V70



Diesel: 2.4/181 PS • ab 46 250 Euro

### H18 VW Phaeton



Benziner: 4.2/335 PS • ab 89 400 Euro

## Kategorie Allrad- Sportwagen Coupés Cabrios

### J1 Audi A3 Cabrio



Benziner: 1.8/180 PS; 2.0/300 PS • Diesel: 2.0/150 und 184 PS • ab 37 350 Euro

### J2 Audi TT



Benziner: 2.0/230 und 310 PS • ab 39 500 Euro

### J3 Audi A5



Benziner: 2.0/225 PS; 3.0/272 und 333 PS • Diesel: 2.0/190 PS; 3.0/245 PS • ab 41 200 Euro

### J4 Audi A7



Benziner: 3.0/333 PS; 4.0/450 und 560 PS • Diesel: 3.0/218, 272 und 320 PS • ab 58 250 Euro

### J5 Audi R8



Benziner: 5.2/540 und 610 PS • ab 165 000 Euro

### J6 Bentley Continental GT



Benziner: 4.0/507 PS; 6.0/590 und 635 PS • ab 174 573 Euro

### J7 BMW 4er



Benziner: 2.0/184 und 245 PS; 3.0/306 PS • Diesel: 2.0/190 PS; 3.0/258 und 313 PS • ab 39 250 Euro



### J8 BMW 6er



Benziner: 3.0/320 PS; 4.4/450 PS •  
Diesel: 3.0/313 PS • ab 82 950 Euro

### J9 Cadillac ATS Coupé



Benziner: 2.0/276 PS • ab 47 985  
Euro

### J10 Ferrari FF



Benziner: 6.3/660 PS • ab 258 200  
Euro

### J11 Lamborghini Huracán



Benziner: 5.2/610 PS • ab 201 705  
Euro

### J12 Lamborghini Aventador



Benziner: 6.5/700 und 750 PS • ab  
321 300 Euro

### J13 Maserati Ghibli



Benziner: 3.0/410 PS • 84 060 Euro

### J14 Mercedes C Coupé



Diesel: 2.1/204 PS • ab ca. 50 000  
Euro

### J15 Mercedes CLS



Benziner: 3.5/333 PS; 4.7/408 PS;  
5.5/557 PS • Diesel: 2.1/204 PS;  
3.0/252 PS • ab 59 619 Euro

### J16 Mercedes S Coupé



Benziner: 3.0/367 PS; 4.7/455 PS;  
5.5/585 PS • ab 99 960 Euro

### J17 Nissan GT-R



Benziner: 3.7/550 PS • ab 96 900  
Euro

### J18 Porsche 911



Benziner: 3.0/370 und 420 PS;  
3.8/540 und 580 PS • ab 103 903  
Euro

### J19 Porsche Panamera



Benziner: 3.6/310 PS; 3.0/420 PS;  
4.8/440, 520 und 570 PS • ab 88 513  
Euro

## Kategorie Allrad- Vans Busse

### K1 BMW 2er Tourer



Benziner: 2.0/231 PS • Diesel:  
2.0/190 PS • ab 38 650 Euro

### K2 Ford S-Max



Diesel: 2.0/150 und 180 PS • ab  
34 700 Euro

### K3 Mercedes V



Diesel: 2.1/136, 163 und 190 PS • ab  
49 597 Euro

### K4 Seat Alhambra



Diesel: 2.0/150 PS • ab 37 060 Euro

### K5 SsangYong Rodius



Diesel: 2.2/178 PS • ab 33 290 Euro

### K6 VW Sharan



Diesel: 2.0/150 PS • ab 37 050 Euro

### K7 VW T6 Multivan



Diesel: 2.0/150 und 204 PS • ab  
44 869 Euro



# CASH FÜR SIE

## JETZT AUTO BILD ALLRAD BESTELLEN



### IHRE VORTEILE:

- ✓ 12 Hefte für nur 3,80 € pro Heft
- ✓ 1 Heft gratis bei Bankeinzug
- ✓ Portofrei ins Haus



**Exklusive Vorteile auf**  
**[www.autobild.de/vip-lounge](http://www.autobild.de/vip-lounge)**



### JETZT BESTELLEN:



[autobildallrad.de/lesen](http://autobildallrad.de/lesen)



040/4 68 60 51 72

A16007+08

Bitte bei der Bestellung angeben

**Auto Bild allrad**

Ich bestelle AUTO BILD ALLRAD zum Preis von zzt. 3,80 € pro Heft (12 Hefte/Jahr) ab der nächsterreichbaren Ausgabe. Bei Bankeinzug lese ich zusätzlich 1 Monat GRATIS! Der Prämienversand erfolgt nach Zahlungseingang des Jahresbezugspreises. Nach Ablauf des ersten Jahres kann ich jederzeit kündigen und erhalte zu viel gezahltes Geld zurück. Das Angebot gilt nur in Deutschland. Ich kann der Nutzung meiner Daten zu Werbezwecken jederzeit beim Verlag widersprechen. AUTO BILD ALLRAD erscheint im Axel Springer Auto Verlag GmbH, Axel-Springer-Platz 1, 20355 Hamburg, vertreten durch den Geschäftsführer Dr. H. Hamer, Amtsgericht Hamburg, HRB 77465. Alle Informationen über Ihr gesetzliches Widerrufsrecht und die Widerrufsbelehrung finden Sie unter <http://www.lesershop24.de/widerruf/axel-springer-auto-verlag>.



**BEI ALLEN FRAGEN ZUM THEMA ALLRAD UND AUTO**

# Sie fragen, wir antworten



**Unser Fachmann  
Martin Braun**

und sein Team helfen Ihnen mit ihrem Wissen und ihrer Erfahrung weiter. Damit Sie noch mehr Freude am Thema Allrad haben

**?** Es gibt für den neuen Jeep Cherokee laut Prospekt drei verschiedene Allradsysteme: Active Drive 1, Active Drive 2 und Active Drive Lock. Wo liegen die Unterschiede? Bei meinem hier ansässigen Jeep-Verkäufer konnte ich (wieder einmal) keine ausreichend befriedigende Antwort diesbezüglich bekommen. Welcher von den drei Allradantrieben ist ein echter permanenter mit Zentraldifferenzial?

**Peter Tuma, A-2514 Traiskirchen**

Lieber Herr Tuma, keine Ausführung hat ein Zentraldifferenzial. Der aktuelle Jeep Cherokee ist ein frontantriebs-basierter Allradler (Basis Alfa Giulietta) mit variabler Kraftverteilung zur Hinterachse per Kupplung.

Active Drive I: Allrad per Kupplung;

Active Drive II: Allrad per Kupplung plus Geländeuntersetzung; Active Drive Lock: Allrad per Kupplung plus Geländeuntersetzung plus Hinterachssperre.

Schreiben Sie an **AUTO BILD ALLRAD**, Wendelsteiner Str. 2a, 91126 Schwabach, Fax 0 91 22-63 13 110, [tipps@autobildallrad.de](mailto:tipps@autobildallrad.de) Bitte geben Sie auch Ihre Postanschrift an

**?** Leider haben Sie im Vergleichstest in Ausgabe 12/2015 beim Range Rover Sport falsche Angaben zur der Versicherungseinstufung gemacht. Es gibt zwei verschiedene Dreiliter-Dieselmotoren (258 und 306 PS). Die getestete 258-PS-Version ist laut meinem Versicherer wie folgt eingestuft: Haftpflichtklasse 24, Vollkaskoklasse 27, Teilkaskoklasse 27. Ihre Angaben beziehen sich auf das 306-PS-Modell. Traurig, dass Sie dann auch noch schreiben „exorbitant teure Versicherung“.

**Stefan Heidmann, 28816 Stuhr**

Lieber Herr Heidmann, laut offizieller Auskunft des

deutschen HUK-Verbandes, der die Versicherungstypklassen festlegt, gelten nach überarbeiteter Einstufung die gleichen Typklassen für beide 3.0-Turbodiesel-Versionen des aktuellen Range Rover Sport (Typ LW), also für 258 und 306 PS gleichermaßen. Übrigens hat der HUK-Verband inzwischen die Vollkasko-Typklasse nochmals erhöht: auf 34. Die Versicherung ist also noch teurer geworden. Die von Ihnen und von Ihrem Versicherungsvertreter genannten Versicherungsklassen gelten nicht für das aktuelle Modell, sondern für den Vorgänger, also den Range Rover Sport der ersten Bauserie von 2005 bis 2012.



**Neuer Jeep Cherokee: Die Vorderachse wird ständig angetrieben, die Hinterachse nur situationsbedingt und rechnergesteuert über eine Ölbadkupplung**

**?** Ich bin Besitzer eines Mercedes ML 320 CDI von 2005 mit 224 PS. Können Sie mir bitte den damaligen Neuwagenpreis in Grundausrüstung für dieses Fahrzeug nennen?

**Reinhard Kronauer, 40822 Mettmann**

Lieber Herr Kronauer, im Jahr 2005 kostete der Mercedes ML 320 CDI 48 662 Euro.

**?** Ich besitze seit zehn Jahren einen damals gebraucht gekauften Land Rover Discovery Td5 mit Automatikgetriebe. Dazu hätte ich zwei Fragen: Wer ist der Hersteller des Automatikgetriebes? Die zweite Frage erfordert ein wenig Zeit. Ich befuhr mit diesem Fahrzeug im vergangenen Sommer eine sehr lange (ca. 30 km) und teilweise sehr steile Geröll-Bergstrecke in Griechenland. Kurz vor der Passhöhe leuchtete die Kontrolllampe für die Öltemperatur des Automatikgetriebes auf. Ich fuhr rechts ran, schaltete den Motor ab und machte ca. fünf Minuten Pause. Danach startete ich den Motor, aber das Fahrzeug fuhr trotz eingelegtm Vorwärtsgang nicht mehr an. Erst nach einer weiteren Pause von ca. 30 Minuten fuhr der Discovery wieder





**Land Rover Discovery 2 Td5: Eine Sicherheitsschaltung im Motorsteuerggerät verhindert die Überhitzung des Öls im Automatikgetriebe**

*normal an. Ich fürchte, ich habe den Drehmomentwandler überhitzt. Ist ein Austausch fällig?*

**Uwe Weber**, 75233 Tiefenbronn

Lieber Herr Weber, nein, eine Reparatur oder ein Austausch ist mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht notwendig. Sicher ist richtig, dass durch das lang anhaltende Befahren der steilen Bergaufstrecke das Öl des Automatikgetriebes heiß wurde. Darauf deutet das Aufleuchten der Getriebekontrollleuchte hin. Diese leuchtet jedoch beim Discovery 2 (1998 bis 2004) mit Td5-Fünfsylinder-Turbodieselmotor erfahrungsgemäß rechtzeitig auf, bevor Schäden entstehen. Zudem hat Land Rover eine Sicherheitsschaltung eingebaut. Durch diese wird bei drohender Überhitzung des Automatikgetriebes die Leistung des Motors über dessen elektronisches Steuergerät immer weiter reduziert. Notfalls so weit, dass der Motor nur noch kraftlos mit Leerlaufdrehzahl läuft und kein Gas mehr annimmt. Misst der Temperaturfühler des Automatiköls wieder normale Temperatur, nimmt der Motor wieder Gas an, sodass man weiterfahren kann. Ein überhitztes Automatikgetriebe kühlt man allerdings wir-

kungsvoller ab, indem man den Motor im Leerlauf weiterlaufen lässt. Denn nur dann wird auch der Kühlkreislauf des Getriebeöls in Gang gehalten, das dadurch wesentlich schneller abkühlt als bei abgestelltem Motor. Prüfen Sie zur Vorsicht nun das Automatiköl am eigenen Peilstab des Getriebes. Einwandfreies Automatiköl hat eine erdbeerrote Farbe und ist klar und sehr dünnflüssig. Verbrauchtes und

## Automatiköl muss klar und erdbeerrot sein

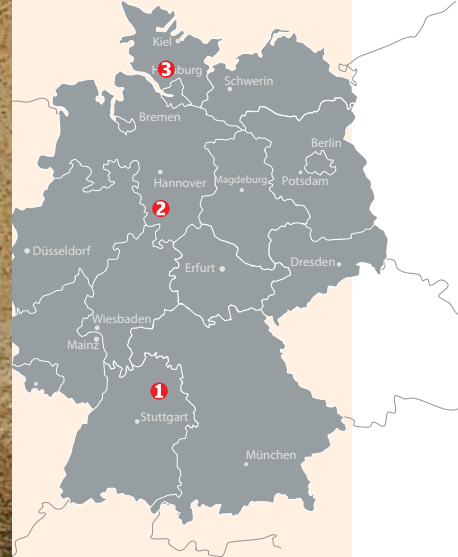
überhitztes Öl erkennt man an einer bräunlichen Verfärbung sowie trüber Konsistenz, außerdem durch einen Geruch, der an „Bügeleisen auf Kunststoff“ erinnert. Das Automatikgetriebe ließ sich Land Rover schon damals von ZF/Deutschland zu liefern.

**?** *Wie immer habe ich Ihre Zeitschrift mit viel Freude gelesen. Ich wollte diesmal folgende Anmerkung machen: Auf Seite 68 berichten Sie bei der Gebrauchte-Kaufberatung zum BMW X3 II über den X3 35d, welcher angeblich zwei Turbolader hat. Das ist leider nicht korrekt. Der Biturbo wurde nur in*

*der ersten Generation des X3 (E83) verbaut. Ab der zweiten Generation (F25, ab 2010) verwendet BMW auch beim 35d nur einen Turbolader. Es ist zwar ein Twinpower, das heißt, er hat zwei Kanäle, aber nur ein Turbolader, der in zwei unterschiedlichen Bereichen arbeitet. Über eine korrekte Darstellung unter den Leserbriefen im nächsten Heft würde ich mich freuen.*

**Mirko Stary**, 79110 Freiburg

Lieber Herr Stary, im seit September 2011 gebauten X3 35d wird der BMW-Motor mit der Kennung N57D30TOP eingebaut. Dabei handelt es sich um einen Dreiliter-Reihensechszylinder-Dieselmotor mit zwei Turboladern. Zusätzlich gibt es noch den N57D30 OL mit einem Turbolader sowie den N57D30S1 mit drei Turboladern. Möglicherweise liegt bei Ihnen eine Verwechslung vor. Denn im F25 X3 35i (also dem Benzin!) wird der BMW-Benzinmotor N55B30 eingebaut. Dieser Motor hat tatsächlich nur einen Turbolader (mit Twin Scroll), während im Vorgänger noch der BMW-Benzinmotor N54B30 verwendet wurde, der zwei Turbolader hatte. Vermutlich meinten Sie den Benzinmotor.



## Termine

### 1 Baden-Württemberg

**6. bis 7. Februar 2016** SUV-Gelände-Basistraining in 74653 Künzelsau (bei Heilbronn). Zweitageskurs, Preise ab 399 Euro/Fahrer im eigenen SUV, Beifahrer 50 Euro. Alternativtermin: 20./21. Februar. Veranstalter: Markom, Sinsheim. Info: Tel. 0 7 61-97 88 88, [www.gelaendefahrschule.de](http://www.gelaendefahrschule.de)

### 2 Niedersachsen

**20. bis 21. Februar 2016** 4x4-Schrauberlehrgang unter Geländebedingungen in 37627 Stadtdorf (bei Kassel). Preis: 395 Euro/Fahrer, Beifahrer 95 Euro, inkl. Übernachtung in renovierter Kaserne, zuzügl. Verpflegung. Alternativtermin: 12. bis 13. März. Veranstalter: TC-Offroad-Trekking, Goldenstedt. Info: Tel. 0 44 44-98 81 25, [www.tc-offroad-trekking.de](http://www.tc-offroad-trekking.de)

### 3 Schleswig-Holstein

**12. März 2016** 24. Wintertrial für Geländewagen im Fahrgelände in 25548 Kellinghusen. Veranstalter: AC Kellinghusen. Info: Tel. 0 48 22-50 35, [www.ac-kellinghusen.de](http://www.ac-kellinghusen.de)

### Polen

**5. bis 7. Februar 2016** Biber, Bison, Bunker - Offroadwochenende in Polen. Veranstalter: 4x4 Adventures, Schnaittach. Preis: Fahrer 428 Euro, Mitfahrer 90 Euro, zuzügl. Unterkunft u. Verpflegung. Info: Tel. 0 91 53-97 01 17, [www.4x4-adventures.de](http://www.4x4-adventures.de)

### Serbien

**31. Januar bis 6. Februar 2016** Serbian Snow Adventure - 1000 km in sechs Tagen. Schwierigkeitsgrad: mittel bis anspruchsvoll. Preis: 560 Euro/Fahrer zuzügl. 350 Euro für Unterkunft pro Person für alle sieben Tage. Veranstalter: Rustikatravel, Info: Tel. 0 03 81-6 42 43 54 81, [www.rustikatravel.com/4x4](http://www.rustikatravel.com/4x4)





Klingt seltsam, funktioniert aber gut: die Kombination aus Diesel, CVT und schwerem Anhänger



Braucht etwas Kraft, ist aber gut zugänglich: die abnehmbare Kupplungskugel

ANZEIGE

rameder.



## Keine Anhängerkupplung?

Jetzt preisgünstig eine **Anhängerkupplung nachrüsten** – Schnell und einfach die passende Zugvorrichtung für Ihr Fahrzeug finden unter [www.kupplung.de](http://www.kupplung.de)



# Was lange währt ...

Lang hat's gedauert, bis **Subaru** mit dem **Forester 2.0D Lineartronic** zufrieden war. Doch es hat sich gelohnt, gerade mit Anhänger

**F**ür lange Gesichter bei Subaru hatte der Zugfahrzeugtest des handgeschalteten Forester Diesel vor gut zwei Jahren gesorgt: Er war damals auf dem viertletzten Platz unserer Zugfahrzeug-Bestenliste gelandet. Noch mehr als sein Vorgänger hatte er arge Probleme, den Zweitonnen-Anhänger am Berg in Schwung zu bringen; so reichte es trotz des sehr geringen Verbrauchs nur für eine Gesamtnote von 3,61.

## Die Anfahrschwäche am Berg ist jetzt beseitigt

Sehnsüchtig warteten seither zahlreiche Forester-Interessenten darauf, dass endlich eine Automatik für den Forester Diesel angeboten wird. Doch der Serienstart verzögerte sich immer wieder; wie aus der deutschen Technikabteilung des japanischen Herstellers zu hören war, feilte man ausdauernd an der Zusammenarbeit des Dieselmotors mit der Automatik, speziell im Anhängerbetrieb. Erst Anfang 2015 war es so weit – der Forester 2.0D Lineartronic erlebte sein

Debüt – und im Herbst musste er erstmals mit unserem Test-Anhänger zeigen, was er kann.

Mit der gewählten Motor-Getriebe-Kombination beweist Subaru einmal mehr Sinn für technische Extravaganz. Der Motor ist der weltweit einzige Diesel in Boxerbauweise; und auch die Automatik folgt alles andere als gängigen Rezepten: Es ist ein stufenloses Getriebe mit einer Laschenkette als kraftübertragendem Zentralbauteil; und zum Anfahren dient, wie in üblichen Stufenautomaten, ein hydraulischer Drehmomentwandler.

Der lässt auf problemloses Anfahren hoffen – und diese Hoffnung wird erfüllt. Mit leichter Turboverzögerung setzt sich das Gespann schon bei mäßigem Gaseinsatz geschmeidig in Bewegung. Bald schließt die Wandlerüberbrückung, und das stufenlose Getriebe übernimmt allein die Drehzahlanpassung. Geht man, einmal in Fahrt, vom Gas und rollt gleichmäßig dahin, stellt sich eine annähernd konstante Drehzahl ein, die den Motor ruhig und kaum hörbar vor ▶

### Daten Subaru Forester 2.0D Lineartronic

|   |   |
|---|---|
| Motor   | 4-Zyl.-Boxer-Turbodiesel, vorn längs, Common-Rail-Direkteinspritzung                        |
| Hubraum   | 1998 cm³  |
| Leistung bei 1/min                                | 108 kW (147 PS) / 3600  |
| Drehmoment bei 1/min                              | 350 Nm / 1600-2400  |
| Getriebe  | stufenlose Wandlerautomatik   |
| Allradantrieb                                     | permanent; el. geregelte Lamellenkupplung für die Hinterachse; el. Schlupfregelung v. u. h. |
| Radaufhängung                                     | Einzelradaufhängung, Schraubenfedern v. u. h.   |
| Bremsen v/h                                       | Scheiben v. u. h.; vorn innenbelüftet   |
| Fahrhilfen  | ABS; ESP mit Anhängerstabilisierung; BAS  |
| Reifen (Basis)                                    | 225/55 R 18 (225/60 R 17)   |
| Karosserie  | selbsttragende Kombikarosserie; 5 Sitze, 4 Türen, einteilige Heckklappe                     |
| Länge / Breite / Höhe                             | 4595 / 1795 / 1735 mm   |
| Radstand  | 2640 mm   |
| Bodenfreiheit                                     | 210 mm  |
| Leergewicht / Zuladung                            | 1660 / 420 kg   |
| Dachlast  | 80 kg   |
| <b>Zugfahrzeug</b>                                |   |
| Anhängelast (zzgl. Stützlast)                     | 2000 kg   |
| zulässige Stützlast                               | 80 kg   |
| Höhe Kupplungskugel belastet                      | 385 mm  |
| Stützweite  | 1115 mm   |
| Freiraum über Kupplungskugelmitte                 | 375 mm  |
| 100-km/h-Freigabe                                 | mit Caravan 1615 kg, andere Anhänger 1938 kg  |
| max. Anhängelast mit Führerscheinklasse B         | 1420 kg, mit Nachschulung 2000 kg   |
| <b>Anhängerdaten</b>                              |   |
| Art   | Hochlader, Tandemachser   |
| Hersteller, Typ                                   | Pongratz PHL 4030/20 T-AL   |
| Länge / Breite / Höhe                             | 5350 / 2150 / 2590 mm   |
| Deichsellänge effektiv                            | 3255 mm   |
| Anhänger-Testgewicht                              | 2000 kg   |
| eingestellte Stützlast                            | 60 / 79 kg  |
| Bereifung   | 185/65 R 14   |
| <b>Messwerte solo</b>                             |   |
| Beschleunigung 0-100 km/h                         | 10,0 s  |
| 60-100 km/h m. Kickdown                           | 5,9 s   |
| 80-120 km/h m. Kickdown                           | 8,4 s   |
| Höchstgeschwindigkeit                             | 189 km/h  |
| Normverbrauch • CO <sub>2</sub> -Ausstoß          | 6,1 l • 158 g/km  |
| Testverbrauch Ø                                   | 6,4 l Diesel/100 km   |
| <b>Messwerte mit Anhänger 2,0 t*</b>              |   |
| Beschleunigung 0-60 km/h                          | 10,1 s  |
| Beschleunigung 0-80 km/h                          | 17,8 s  |
| 60-80 km/h m. Kickdown                            | 8,9 s   |
| Testverbrauch Ø                                   | 11,7 l Diesel/100 km  |
| theoretische Steigfähigkeit mit 2,0 t Anhängelast | 35,8 % / 19,7°  |
| theoretische Steigfähigkeit max. Anhängelast      | 35,8 % / 19,7°  |
| <b>Preis (Active)</b>                             | <b>32 200 Euro</b>  |

Fotos: E. Fleischmann

complete your car.  
**rameder.**

**www.kupplung.de**

Rameder - der große Onlineshop für Anhängerkupplungen, Dachboxen, Fahrradträger und Zubehör

Bestell- und Service - Hotline:

**+49 3 67 34 / 35 530**



sich hin knurren lässt: Er darf ziehen, muss nicht sinnlos drehen; es stellen sich Tourenzahlen um 1500 ein. Auch beim leichten Beschleunigen steigt die Drehzahl kaum an. Beim kräftigeren Druck aufs Pedal – etwa ab 60% Gaspedalhub – wechselt der Automat in den Stufenmodus: Er agiert nun wie eine normale Automatik mit sieben Gängen, wechselt recht geschickt durch die vorgegebenen Gangstufen. Den gleichen Effekt kann man auch mit den Lenkradschalt paddeln erreichen. An Steigungen hält die adaptive Getriebesteuerung ein zeitigeres Rückschalten für angezeigt; auch bergab steuert sie erhöhte Drehzahlen ein, um etwas Motorbremswirkung bereitzustellen.

## Ruhiges Drehzahlniveau bei Konstantfahrt

Und wenn's grob wird? Auch unsere Härteprüfung, dreimaliges Anfahren am Berg bei 14/13/13 Prozent Steigung erledigte er ohne Schwächen – gar kein Vergleich zum überanstrengten Handschalt-Forester. Bei maximalem Drehmoment-einsatz lässt der Antriebsstrang auf den ersten Metern des Anfahrvorgangs eine leichte, rubelnde Vibration verspüren – die verschwindet, wenn rund 10 km/h erreicht sind. Ab da geht's wieder zügig, wenn auch nicht ausgeprägt flink voran.

Die Fahrleistungen mit Anhänger liegen im Mittelfeld der Klasse, die Beschleunigung zwischen Kia Sportage (136 PS) und Mitsubishi Outlander (150 PS). Gegenüber dem Handschalt-Bruder kommt der automatikgetriebene Forester geringfügig flotter in Schwung. Gewaltig ist der Unterschied allerdings bei der überholrelevanten Zwischenbeschleunigung von 60 auf 80 km/h – sie dauert nicht einmal

ein Drittel der Zeit des hier träge wirkenden Handschalters.

Das gegenüber Fahrten in der Ebene eifrigere Zurückschalten der Automatik an Steigungen bedeutet natürlich mehr Verbrauch. Doch sind die gemessenen 11,73 l/100 km in unserem einheitlichen Testzyklus immer noch ein ausgezeichneter Wert; der Forester Lineartronic kommt damit auf den Verbrauchs-Gesamtrang vier.

Anders als bei den Handschaltern verteilt in den Automatik-Subaru kein Zentralfeder, sondern eine elektronisch geregelte Lamellenkupplung die Kraft auf die Antriebsachsen. Das macht sie prima – auch auf losem Untergrund fährt das Forester-Gespann souverän an. Das Fahrverhalten ist problemlos; provoziertes Pendeln klingt von selbst ab, sofern man auf ausreichende Stützlast achtet. Die Anhängerstabilisierungsfunktion des VDC genannten ESP greift erst recht spät ein – und nur, wenn man das Lenkrad eisern festhält. Zu loben sind die praxisgerecht großen Außenspiegel und die zweckmäßige, ohne Verrenkungen abnehm- und wieder anbringbare Anhängerkupplung.

## FAZIT

Subaru hat sich viel Mühe gegeben, die Zugfahrzeugschwäche des handgeschalteten Forester Diesel nachhaltig auszumergen. Mit Erfolg: Die extravagante Lineartronic macht ihn zum harmonischen und immer noch sehr sparsamen Zugfahrzeug. [T. Rönneberg]

- problemloses Anfahren auch im Gebirge
- sparsamer Dieserverbrauch
- praxisgerechte Ausrüstung
- Anhänger-ESP greift spät ein
- Fahrkomfort leidet im Anhängerbetrieb spürbar
- AHK praktisch, aber nicht schön



## OFFENBARUNG

**Keine Bevormundung:** Die elektrische Heckklappe öffnet auch mit Anhänger problemlos; die Fernbedienung funktioniert auch bei angestecktem Kabel



## BEDIENZENTRALE

Die Kombination aus stufenloser Automatik und Handschaltfunktion per Lenkradschalt paddle erscheint zunächst seltsam, ergibt aber bei näherem Hinsehen durchaus Sinn. Das Bild der Heckkamera erscheint etwas verzerrt im größten der drei Displays; sie hat die Anhängerkupplung bestens im Blick



## Montagepartner – auch in Ihrer Nähe

Sie suchen eine Werkstatt, die Ihre **Anhängerkupplung** einbaut? – Kein Problem! Wählen Sie aus über 1000 Partner in ganz Deutschland. [www.kupplung.de](http://www.kupplung.de)



## SPIEGELBLICK

Große, sinnvoll geformte Spiegel. Der Forester ist nicht übermäßig breit; so sind Zusatzspiegel ein sehr nützliches Zubehör. Das Anbringen macht keine Probleme



## BOXKAMPF

Der Subaru-spezifische Diesel in Boxer-Bauweise kämpft dank der stufenlosen Wandlerautomatik viel souveräner mit den zwei Tonnen erlaubter Anhängelast



## Bestenliste

### Mit Automatik 30 Plätze besser

Niemand hat mehr Zugfahrzeuge gründlicher getestet als AUTO BILD ALLRAD. Natürlich alle mit Allradantrieb: weil man ohne nicht ernsthaft Anhänger ziehen kann. - Der handgeschaltete Forester IV hatte im Zugfahrzeugtest wegen des schwachen Berganfahrverhaltens und der müden Elastizität schlecht abgeschnitten; beide Schwächen sind mit der Automatik weg - der Forester rückt um 30 Plätze nach vorn.

| Platz/Modell                           | Note | Verbrauch     | Preis      |
|--|------|---------------|------------|
| 1. Porsche Cayenne (II) S Diesel       | 1,31 | 13,6 l Diesel | 82 087 €   |
| 2. BMW X5 (III) 30d (Sport-Autom.)     | 1,32 | 13,1 l Diesel | 60 290 €   |
| 3. Jeep Gr. Cher. (IV) CRD (8-Gang)    | 1,37 | 13,2 l Diesel | 53 400 €   |
| 4. Porsche Cayenne (II) Diesel         | 1,38 | 13,4 l Diesel | 66 260 €   |
| 5. VW Touareg (II) 3.0 TDI 204 PS      | 1,41 | 13,3 l Diesel | 64 150 €   |
| 6. Ram 1500 EcoDiesel Crew Cab         | 1,41 | 13,9 l Diesel | 69 900 €   |
| 7. VW Touareg (II) Hybrid              | 1,41 | 15,9 l Super  | 77 525 €   |
| 8. Range Rover Sport (II) SDV6         | 1,42 | 15,1 l Diesel | 71 210 €   |
| 9. Range Rover (IV) SDV8               | 1,42 | 15,2 l Diesel | 110 310 €  |
| 10. BMW X5 (II) 40d                    | 1,42 | 15,5 l Diesel | (62 100 €) |
| ...                                    |      |               |            |
| 78. Mitsubishi Outlander III 2.0 Di-D  | 2,57 | 12,4 l Diesel | (32 745 €) |
| 79. Volvo XC 60 D5 (205 PS)            | 2,58 | 14,5 l Diesel | (39 950 €) |
| 80. Skoda Yeti 2.0 TDI DSG 170 PS      | 2,61 | 11,8 l Diesel | 31 090 €   |
| 81. Ford Kuga II 2.0 TDCi 163 PS Aut.  | 2,62 | 14,6 l Diesel | (31 800 €) |
| 82. SsangYong Kyron 2.0 xDi Autom.     | 2,62 | 13,7 l Diesel | (32 745 €) |
| 83. Hyundai Santa Fe III 2.2 CRDi      | 2,65 | 12,9 l Diesel | 39 850 €   |
| 84. Land Rover Freelander II SD4 Aut.  | 2,67 | 16,7 l Diesel | (36 800 €) |
| 85. Toyota HiAce 2.5 D 4x4 Kasten lg.  | 2,71 | 12,7 l Diesel | (29 046 €) |
| 86. VW Tiguan 2.0 TDI 140 PS Autom.    | 2,74 | 15,2 l Diesel | (31 725 €) |
| 87. Subaru Forester IV 2.0D Lineartr.  | 2,76 | 11,7 l Diesel | 32 200 €   |
| 88. Skoda Yeti 2.0 TDI DSG 140 PS      | 2,80 | 12,7 l Diesel | (29 550 €) |
| 89. Mazda CX-5 D 175 PS Autom.         | 2,82 | 12,6 l Diesel | 38 690 €   |
| 90. Land Rover Freelander II Td4       | 2,83 | 14,0 l Diesel | 30 900 €   |
| 91. Ford Kuga (II) 2.0 TDCi 4x4 150 PS | 2,84 | 13,0 l Diesel | 30 400 €   |
| 92. Hyundai Santa Fe II 2.2 CRDi       | 2,84 | 13,2 l Diesel | (34 810 €) |
| 93. Ford Kuga I 2.0 TDCi 4x4 140 PS    | 2,90 | 13,6 l Diesel | (28 500 €) |
| 94. Opel Antara 2.2 CDTI 184 PS        | 2,94 | 15,2 l Diesel | (33 110 €) |
| 95. Toyota RAV4 (V) D-4D               | 2,98 | 11,0 l Diesel | 31 690 €   |
| 96. Kia Sorento (II) 2.2 CRDi          | 3,01 | 12,9 l Diesel | 36 220 €   |

Die Gesamtnote berücksichtigt Performance und Verbrauch, Anhängelast und Anfahrverhalten. Preise in Klammern weisen auf ein seit dem Test geändertes oder abgelöstes Modell hin

## Die Verbrauchs-Messstrecke im Voralpenland



complete your car.  
**rameder.**

**www.kupplung.de**

Rameder - der große Onlineshop für Anhängerkupplungen, Dachboxen, Fahrradträger und Zubehör

Bestell- und Service - Hotline:

+49 3 67 34 / 35 530





# Viel dazugelernt

**D**er erste Sorento war der erste erfolgreiche Versuch der koreanischen Marke, den deutschen Kunden einen Kia in der Über-30000-Euro-Klasse zu verkaufen. Das klappte, weil der von 2002 bis 2009 angebotene Sorento I reichlich Auto und viel robuste Geländewagentechnik zum günstigen Preis bot. Doch die Zeiten von Starrachse, Geländeuntersetzung und Leiterrahmen währten die Koreaner vorbei, weshalb sie Generation II konstruktiv völlig anders anlegten. Die technische Basis des zweiten Sorento ist eine selbst-

tragende Frontantriebs-Bodenplatte mit Quermotor, ohne Raum für Untersetzung oder traktionsstarken, starren Durchtrieb. Dieser bis 2015 gebaute Sorento II ist ein geräumiges SUV wie viele andere auch, verkaufte sich in Mitteleuropa zwar nicht so berauschend gut wie der Vorgänger, aber doch immerhin recht ordentlich.

Mehr als 90 Prozent der heute auf dem Gebrauchtwagenmarkt angebotenen Sorento II haben den 197 PS starken 2,2-Liter-Turbodieselmotor unter der Haube, eine Eigenentwicklung der ehrgeizigen Koreaner. Nur wenige

Interessenten haben den mangelnden Drehmoment etwas blutarm antretenden 2,4-Liter-Saugbenziner beim Neukauf bevorzugt, weshalb er auch heute als Gebrauchtwagen schwer zu finden ist.

Ein Kuriosum: Mitten in der Bauzeit des Sorento II (intern Typ XM) gönnte Kia seinem großen SUV zum Herbst 2012 eine optisch dezente Modellpflege. Doch unter dem Blech gab es tiefgreifende Änderungen. Das kam daher, weil der Sorento aus Gründen der Produktions- und Entwicklungsvereinfachung die Bodengruppe des Santa Fe III von Kia-Mutter Hyundai erhielt.

Fast könnte man von einem neuen Modell sprechen. Aber die Antriebstechnik blieb die alte, ebenso die obere Struktur der Karosserie. Bei der Bestellung von Ersatzteilen muss man also genau wissen, mit welcher Ausführung des Sorento II man es zu tun hat.

Bei allen Ausführungen gibt es ein Dilemma mit der Anhängelast: Allen Versionen mit der von Kia selbst produzierten Wandlerautomatik traut der Hersteller nur eine Anhängelast von 2,0 Tonnen zu. Enttäuschend vor allem für die vielen Umsteiger vom Sorento I, der es





Die mechanischen Schwächen des Vorgängers hat Kia mit der zweiten Generation des Sorento weitgehend ausgemerzt



Der Sorento II geht nicht sehr schonend mit seinen Reifen um. Kofferraum 660 bis 1675 Liter, Ladelänge 1,01 bis 1,80 Meter; 3. Sitzreihe auf Wunsch. Quer eingebaute Motoren



# Komfortable Straßenfahrt steht hier im Vordergrund

## DATEN

### Modellgeschichte

**2009** Modelleinführung des Sorento II; L/B/H 4,69/1,89/1,74 m; 2,4-Liter-Vierzylinder-Benziner (174 PS); 2,2-Liter-Vierzylinder-Turbodiesel (197 PS); beide Motoren mit Schaltgetriebe oder Automatik (jeweils mit sechs Gängen)

**2012** Große Modellpflege mit neuer Bodengruppe, neuer Lenkung und neuer Fahrwerksabstimmung, neue Frontpartie, neue Heckleuchten, neue Stoßfänger, neuer (geschäumter) Armaturenträger, erstmals 19-Zoll-Räder lieferbar; 2,4-Liter-Vierzylinder-Benziner jetzt mit Direkteinspritzung (192 PS statt 174 PS)

**2015** Der Sorento II (intern Typ XM) wird durch den Sorento III (UM) abgelöst

### Schwachstellen/Zuverlässigkeit

Die erlaubten 2,5 Tonnen Anhängelast sind für die **Kupplung** des 2.2 CRDi-Turbodiesel ein hartes Los. Entsprechend früh ist sie bei zahlreichen Sorento II verschlissen, oft bereits nach 60 000 Kilometern. Die Automatikversion und der Benziner dürfen nur 2000 kg ziehen.

Beim **Dieselmotor** gibt es einige Störfälle (7%) wegen trotz korrekter Wartung verstopfter Dieselfilter sowie Turboladerschäden. Aber nicht mehr als bei anderen Marken auch. Hohen **Reifenverschleiß** beklagen 13% der Sorento-Fahrer und beteuern, nicht auffällig rasant um Kurven zu fahren.

Die **Zuverlässigkeit** ist sehr gut: Startprobleme (4%) gibt es praktisch ausschließlich im Zusammenhang mit nachgerüsteten Standheizungen. Pannen auf freier Strecke (5%) beschränken sich auf Probleme mit dem Dieselfilter sowie eine im Anhängerbetrieb überlastete Kupplung.

### Ersatzteilkosten\*

|                               |             |
|-------------------------------|-------------|
| Kotflügel vorn                | 242 Euro    |
| Scheinwerfer                  | 388 Euro    |
| Bremsscheiben vorn (ein Satz) | 235 Euro    |
| Bremsbeläge vorn (ein Satz)   | 111 Euro    |
| Automatikgetriebe (neu)       | 8954 Euro   |
| Motor ohne Anbauteile (neu)   | 18 606 Euro |
| Generator (neu)               | 746 Euro    |
| Anlasser (neu)                | 450 Euro    |
| Wasserpumpe (neu)             | 169 Euro    |
| Auspuff ohne Kat              | 1266 Euro   |

\*Preise inklusive Mehrwertsteuer am Beispiel eines Sorento 2.2 CRDi mit Automatikgetriebe, Baujahr 2010

### Technik

**Allradantrieb** permanent über el. Mehrscheibenkupplung. Kraftverteilung v:h 100:0 bis 50:50; Schlupfregelung durch el. Bremseingriff v+h; keine Achssperren, keine Reduktion

|             |                                     |
|-------------|-------------------------------------|
| Aufbauweise | selbsttragende Stahlblechkarosserie |
|-------------|-------------------------------------|

### Praxistipp

**Kupplung** Das Pedal darf sich beim Niedertreten nicht zu weich anfühlen. Beim flotten Anfahrversuch im 2. Gang darf die Kupplung auch bei Vollgas nicht durchrutschen

**Feststellbremse** Die wird häufig bei der Hauptuntersuchung wegen einseitiger oder schwacher Wirkung bemängelt. Die Reparatur ist zeitaufwendig. Auf frische HU-Plakette achten!

**Reifen** Der Sorento II reagiert allergisch auf abgefahrte oder minderwertige Reifen und rächt sich bei falscher Sparsamkeit mit schlechtem Geradeauslauf und starkem Untersteuern

### Alternativen



**Land Rover Discovery** Die dritte Generation wird seit 2004 bis heute gebaut. Bleischwer, aber mit komfortablem 2.7/3.0-V6-Diesel. Als Gebraucher 20% teurer als der Kia



**Nissan Pathfinder** Der Japaner aus Spanien (seit 2005) hat einen 2,5-Liter-Vierzylinder-Turbodiesel und viel Platz, aber auch Schwächen. Gebraucht wird er 5% billiger gehandelt als der Kia





2012 kam der neue, hochwertiger aussehende Armaturenräger

Die Lock-Taste verspricht einen starken Durchtrieb. Sie erhöht aber nur ein wenig die Kraftzuteilung nach hinten

Der Schaltgetriebe-Diesel darf 2,5 Tonnen ziehen. Alle anderen Motor-Getriebe-Kombinationen nur 2,0 t



Im Sorento sitzt man angenehm hoch und genießt die gute Aussicht. Viel Platz im Fond. Die Bezüge halten



auf bis zu 3,5 Tonnen Anhängelast brachte. Ausweg beim Sorento II: die Schaltgetriebeversion, die immerhin 500 kg mehr ziehen darf. Das Problem liegt aber dann bei der nur mäßig belastbaren Kupplung. Schlimm genug beim Neuwagen, aber fatal bei einem gebrauchten Exemplar, weil man ja nicht weiß, wie der Vorbesitzer mit Auto und Kupplung umgegangen ist. Überdurchschnittlich viele Sorento II stranden jedenfalls mit defekter Kupplung.

Eine andere Pannursache liegt in einem verstopften Kraftstoffsystem bei den Diesel-Sorento. Eigenartigerweise gibt es nicht wenige verstopfte Dieselmotor-Kraftstofffilter, obwohl die Besitzer Stein und Bein schwören,

sich korrekt an die Wartungsintervalle gehalten zu haben. Vorsichtige Naturen lassen deshalb den Filter doppelt so oft wie vorgeschrieben wechseln.

Insgesamt können die Sorento-II-Besitzer mit der Haltbarkeit zufrieden sein. Schließlich gibt es nur sehr selten grobe Schäden an der teuren Technik. Motor,

## 190 mm Bodenfreiheit statt 205 beim Vorgänger

Getriebe, Fahrwerk und auch der von Haus aus etwas verhalten zupackende Allradantrieb halten bei zahlreichen Exemplare bereits 200 000 und mehr Kilometer durch. Kritisiert wird jedoch häufig häufig der erhöhte Reifenverschleiß, vor allem an der Vor-

derachse. Das scheint mit der Modellpflege vom Herbst 2012 besser geworden zu sein; jedenfalls nehmen ab diesem Zeitpunkt die Beschwerden ab.

Gute Noten verdienen sich auch die Kia-Vertragswerkstätten. Vier von fünf Sorento-II-Besitzern sind zufrieden mit deren Arbeitsleistung. Als Preis für eine große Inspektion werden durchschnittlich 580 Euro genannt. Auch damit sind die Sorento-Besitzer zufrieden. Was Ihnen weniger gefällt, ist das Thema Garantie. Denn die meisten wissen, dass Kia heute fette sieben Jahre Garantie (oder 150 000 Kilometer) auf Neuwagen gibt, doch das gilt erst seit 2010. Wer also einen 2009er-Sorento besitzt oder gebraucht

kauft, hat das Nachsehen, denn mittlerweile ist die damalige Garantiefrist abgelaufen.

Was Kia bei der Frage nach der Wahl des nächsten Autos zu denken geben sollte: Trotz Sieben-Jahres-Garantie und sichtlichem Fortschritt der Autos in puncto Design und Technik ist die Markentreue eher mäßig. Nur ein Drittel der Sorento-II-Besitzer will auf den aktuellen Sorento der dritten Generation umsteigen. Ein weiteres Drittel ist sich jetzt schon sicher, die Marke wechseln zu wollen. Doch nicht Toyota oder Mitsubishi sind gefragt, sondern Audi, BMW, Ford und Mercedes – trotz dort nur zweijähriger Garantie.

### GEBRAUCHTWAGENPREISE: KIA SORENTO II 4WD

| Modell<br>unfallfrei mit mind.<br>einem Jahr TÜV | 2.4 CVVT<br>Attract | 2.4 CVVT<br>Vision | 2.4 CVVT<br>Spirit | 2.4 GDI<br>Edition 7 | 2.4 GDI<br>Vision | 2.4 GDI<br>Spirit | 2.2 CRDi<br>Attr./Edit. 7 | 2.2 CRDi<br>Vision | 2.2 CRDi<br>Spirit |
|--|---------------------|--------------------|--------------------|----------------------|-------------------|-------------------|---------------------------|--------------------|--------------------|
| Türen  | 4                   | 4                  | 4                  | 4                    | 4                 | 4                 | 4                         | 4                  | 4                  |
| kW/PS  | 128/174             | 128/174            | 128/174            | 141/192              | 141/192           | 141/192           | 145/197                   | 145/197            | 145/197            |
| Verbrauch/100 km                                 | 14 l S              | 14 l S             | 14 l S             | 13,5 l S             | 13,5 l S          | 13,5 l S          | 10 l D                    | 10 l D             | 10 l D             |
| Höchstgeschwindigkeit                            | 190 km/h            | 190 km/h           | 190 km/h           | 190 km/h             | 190 km/h          | 190 km/h          | 190 km/h                  | 190 km/h           | 190 km/h           |
| Versich. (HP/VK/TK)                              | 19/21/24            | 19/21/24           | 19/21/24           | 19/21/24             | 19/21/24          | 19/21/24          | 19/21/24                  | 19/21/24           | 19/21/24           |
| <b>Neupreis</b>                                  | <b>31 005</b>       | <b>34 455</b>      | <b>37 635</b>      | <b>33 490</b>        | <b>35 990</b>     | <b>39 990</b>     | <b>35 790</b>             | <b>38 290</b>      | <b>42 290</b>      |
| <b>2013</b> 60 000 km*                           |                     |                    |                    | 20 500               | 21 750            | 24 000            | 21 500                    | 22 500             | 25 000             |
| <b>2012</b> 75 000 km*                           |                     | 18 500             | 20 000             | 18 500               | 19 750            | 21 500            | 19 500                    | 20 000             | 22 000             |
| <b>2011</b> 90 000 km*                           |                     | 16 500             | 17 500             |                      |                   |                   |                           | 17 250             | 18 500             |
| <b>2010</b> 105 000 km*                          | 13 000              | 14 500             | 15 500             |                      |                   |                   | 14 000                    | 15 500             | 16 500             |
| <b>2009</b> 120 000 km*                          | 11 500              | 13 000             | 14 000             |                      |                   |                   | 12 500                    | 14 000             | 15 000             |

Quelle: Schwacke; Händlerverkaufspreise (Euro inkl. MwSt.); \*für die Benzinern gelten folgende Kilometerstände: 40 000, 52 000, 64 000, 76 000, 88 000



## FAZIT

Der Sorento II hat zahlreiche Problemzonen seines Vorgängers ausgemerzt, lässt sich aber nicht so vielseitig einsetzen wie jener. Wegen teurer Aggregate ist man auf eine Werkstatt angewiesen, die noch reparieren kann statt Teile zu tauschen. **[Martin Braun]**



# Fahren Sie einen **Volvo XC 60**?

Redaktion

**AUTO BILD ALLRAD**

Praxistest Volvo XC 60

Wendelsteiner Straße 2a

91126 Schwabach



Foto: T. Bader

Fragebogen heraustrennen, an der gepunkteten Linie falten und im Fensterkuvert einsenden – oder einfach faxen: **(0 91 22) 63 13 110**

Wenn Sie einen **Volvo XC 60 (seit 2008)** besitzen, würden wir uns freuen, wenn Sie sich etwas Zeit nehmen. Bitte beantworten Sie die Fragen sorgfältig; damit geben Sie anderen Lesern eine Entscheidungshilfe. Die Ergebnisse des Praxistests finden Sie in Ausgabe 5/2016. Unter den Fragebogen-Einsendern verlosen wir einen Satz Reifen.

► Welche Version des XC 60 4WD fahren Sie?

- ☐ 3.0 T6    ☐ 3.2    ☐ 2.4 D4    ☐ 2.4 D5  
☐ Schaltgetriebe    ☐ Automatikgetriebe

Erstzulassung (Monat/Jahr) .....

jetziger Kilometerstand .....

► Warum haben Sie sich gerade dieses Auto gekauft?

- ☐ Der XC 60 gefällt mir    ☐ Ich mag die Marke Volvo

Ich schätze ...

- ☐ Unterhaltskosten    ☐ Image    ☐ Temperament    ☐ Wintertauglichkeit  
☐ Zugfahrzeugeignung    ☐ Sparsamkeit    ☐ Geländetauglichkeit  
☐ Motoreigenschaften    ☐ Robustheit    ☐ Händler in der Nähe

Sonstiges: .....

► Wie haben Sie Ihren XC 60 gekauft?

- ☐ als Neuwagen    ☐ als Vorführwagen    ☐ als Gebrauchtwagen  
☐ beim Volvo-Vertragshändler    ☐ beim Freiimporteur    ☐ von privat

Falls gebraucht: Wann haben Sie ihn gekauft?

Kaufmonat/-jahr .....

Kilometerstand beim Kauf (ca.) .....

damaliger Kaufpreis (ca.) ..... Euro

► Welches Auto besaßen Sie vor dem XC 60?

.....

► Besitzen Sie ein weiteres Auto?

- ☐ nein    ☐ ja, und zwar .....

► Welche Reifen und Felgen fahren Sie auf Ihrem XC 60?

Reifengröße .....

Reifenmarke/-typ .....

Felgengröße/-breite .....

Felgenmarke .....

► Welches Zubehör hat Ihr XC 60 – und woher stammt es?



War schon  
beim Kauf  
vorhanden    Werkstatt-  
zubehör/  
Vertrags-  
händler    Zubehör-  
handel/selbst  
nachgerüstet

|                             |                       |                       |                       |
|-----------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Anhängerkupplung            | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Karosseriehöherlegung       | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Karosserietieferlegung      | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Felgen: andere als Serie    | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Frontbügel                  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Kotflügelverbreiterungen    | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Reifen: andere als Serie    | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Trittbretter/Schwellerrohre | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Seilwinde                   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Standheizung                | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Zusatzscheinwerfer          | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Sonstiges:                  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

► Wie viel Kraftstoff verbraucht Ihr XC 60 im Schnitt?

ca. .... Liter auf 100 km

► Wie viel fahren Sie etwa pro Jahr?

ca. .... km

► Wie viel fahren Sie beruflich, wie viel privat?

ca. .... % beruflich    ca. .... % privat

► Wie viel fahren Sie im Gelände, wie viel auf der Straße?

ca. .... % Gelände    ca. .... % Autobahn

ca. .... % Landstraße    ca. .... % Stadt

► Wenn ja, warum fahren Sie im Gelände?

- ☐ beruflich bedingt    ☐ privat, Hobby    ☐ zum Spaß

► Was halten Sie von Geländeparks (Fahrgelände)?

- ☐ war schon einmal dort    ☐ hätte eventuell Interesse    ☐ kein Interesse



► Benutzen Sie Ihren XC 60 als Zugfahrzeug?

☐ nie ☐ kaum ☐ gelegentlich ☐ häufig ☐ privat ☐ beruflich  
 Falls ja: Anhängerart ☐ Boot ☐ Caravan ☐ Pferd ☐ Transport

► Was finden Sie gut an Ihrem XC 60, was weniger?

|                                  | gut                   | na ja                 | mäßig                 | ist egal              |
|----------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Aussehen                         | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Ausstattung                      | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Beschleunigung                   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Durchzugskraft                   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Fahreigenschaften auf der Straße | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Fahrkomfort                      | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Geländetauglichkeit              | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Image                            | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Innenraumgröße                   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Kraftstoffverbrauch              | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Ladefläche                       | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Lenkung                          | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Robustheit/Haltbarkeit           | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Rostschutz                       | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Steuer                           | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Versicherung                     | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Zugfahrzeug-Eigenschaften        | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Zuverlässigkeit                  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

► Sind Sie schon einmal wegen eines Defekts liegen geblieben?

☐ nein, nie ☐ ja, ein Mal ja, ca. .... Mal  
 Grund: .....

► Ist Ihr XC 60 schon einmal nicht angesprungen?

☐ nein, nie ☐ ja, ein Mal ja, ca. .... Mal  
 Grund: .....

► An welchen Teilen ist Ihr XC 60 von Rost befallen?

|                    | gar nicht             | leicht                | deutlich              | durchgerostet         |
|--------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Türen/Hauben       | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Unterboden         | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| übrige Karosserie  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Rahmenträger       | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Räder              | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Anbauteile/Zubehör | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

► Welche Teile wurden bisher repariert oder ausgetauscht?

☐ Austauschmotor nötig bei km .....  
☐ Motor: Zylinderkopfdichtung bei km .....  
☐ Motor: Zylinderkopf/Ventile bei km .....  
☐ Motor: Turbolader/Kompressor bei km .....  
☐ Motor: Einspritzung bei km .....  
☐ Wasserpumpe bei km .....  
☐ Kühler bei km .....

☐ Lichtmaschine bei km .....  
☐ Batterie bei km .....  
☐ Anlasser bei km .....  
☐ Getriebe: Reparatur bei km .....  
☐ Getriebe: Austausch bei km .....  
☐ Verteilergetriebe bei km .....  
☐ Differenziale bei km .....  
☐ Kardanwellen bei km .....  
☐ Antriebswellen bei km .....  
☐ Radaufhängung/Federung bei km .....  
☐ Bremsscheiben/-trommeln bei km .....  
☐ Bremssättel/-zylinder bei km .....  
☐ Lenkung bei km .....  
☐ Innenausstattung bei km .....  
☐ Auspuffanlage bei km .....  
☐ Sonstiges: .....

► Hat oder hatte Ihr XC 60 schon einmal Undichtigkeiten?

☐ nein ☐ ja, und zwar ...  
☐ am Motor (Ölverlust) bei km .....  
☐ am Getriebe (Ölverlust) bei km .....  
☐ am Verteilergetriebe (Ölverlust) bei km .....  
☐ an den Achsen (Ölverlust) bei km .....  
☐ am Kühlsystem (Wasserverlust) bei km .....  
☐ an den Scheiben (Wassereintrich) .....  
☐ am Dach (Wassereintrich) bei km .....

► Wo lassen Sie die folgenden Arbeiten ausführen?

|                       | Tankstelle            | Freie Werkstatt       | Volvo-Händler         | Eigenregie            |
|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Ölwechsel             | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Inspektion/Wartung    | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Reparaturen           | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Zubehöreinsbau/-anbau | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

► Wie viel bezahlen Sie im Schnitt für eine große Inspektion beim Händler?

☐ bis 250 € ☐ bis 400 € ☐ bis 600 € ☐ bis 800 € ☐ bis 1000 €  
☐ Ich bringe das Auto nur bei Defekten zum Volvo-Händler

► Wie beurteilen Sie diesen Preis?

☐ günstig ☐ angemessen ☐ eher teuer ☐ völlig überhöht

► Wie zufrieden sind Sie mit den Volvo-Werkstätten?

☐ stets voll zufrieden ☐ in der Regel zufrieden  
☐ nicht immer zufrieden ☐ eher unzufrieden ☐ sehr unzufrieden

► Welches Auto möchten Sie sich als nächstes kaufen?

☐ wieder einen XC 60 ☐ den nächsten XC 60  
☐ Mein nächster Wagen heißt voraussichtlich: .....

► Statistische Angaben

Geschlecht:

☐ männlich ☐ weiblich

Alter:

☐ bis 21 ☐ bis 35 ☐ bis 50  
☐ bis 65 ☐ über 65 Jahre

Wohnort

☐ Dorf ☐ größerer Ort  
☐ Kleinstadt ☐ Großstadt  
 Beruf: ☐ Arbeiter/Facharbeiter  
☐ Angestellter ☐ Beamter  
☐ Selbstständiger ☐ Pensionär

Familie:

☐ ledig ☐ verheiratet  
☐ getrennt/geschieden/verwitwet  
 Einkommen (monatlich netto)  
☐ bis 1500 € ☐ bis 2500 €  
☐ mehr als 2500 €

Die Auswertung der Fragebögen erfolgt anonym. Bitte geben Sie auf dem Fragebogen selbst Ihren Namen und Ihre Adresse nicht an. Wenn Sie an der Verlosung teilnehmen möchten, schreiben Sie Ihre Adresse bitte auf den Umschlag - oder auf ein Beiblatt, wenn Sie per Fax antworten.





# Eistanz

Im November haben wir um Bewerbungen zum **Winterreifentest** mit Bridgestone gebeten – so ist's gelaufen in Finnland

**K**ittilä, 200 Kilometer nördlich des Polarkreises. Zehn AUTO BILD ALLRAD-Leser – und eine Frage: Gibt es wirklich so große Unterschiede zwischen Sommer-, Ganzjahres- und den neuen Bridgestone Blizzak-Winterreifen?

Es ist nach neun Uhr morgens auf dem Levi Rally Center, und noch immer ist der Himmel samtschwarz, matt erhellt von Mond und Sternen. Gegen zehn setzt die Sonne den Himmel in Flammen, malt ihn orange-rot – geradezu kitschig schön. Nun

gehören die verschneiten Strecken den Gewinnern und ihren Testwagen, darunter zwei Lexus NX 200t F-Sport mit Allrad. Unter Anleitung erfahrener Instruktor tanzen die Gewinner

## Dreifacher Bremsweg auf Sommerreifen!

Schneewalzer durch Slalomtore, beschleunigen und bremsen volles Rohr, steuern die Autos durch das Kurvengeschlängel der Handlingstrecke und drehen fröhliche Pirouetten auf der Kreisbahn. Vom festen Griff der

Wintergummis sind alle zwölf Gewinner schnell überzeugt. „Mit Sommerreifen tanzt man Kriminaltango, die sind gefährlich glitschig“, konstatiert Personalmanagerin Eva Haas (37) aus Obertraubling.

Ein objektiver Beleg für das Sicherheitsplus von Winterreifen ist der Bremsweg. Aus 40 km/h voll verzögert, steht der Bridgestone Blizzak nach 16,3 Metern, 30 Meter (!) früher als der Sommerreifen. Der Ganzjahresreifen schafft es in 20,2 Metern zum Stillstand – gar nicht mal so schlecht. Warum Winterreifen

besser greifen, erklärt AUTO BILD-Reifenexperte Dierk Möller so: „Es liegt hauptsächlich an den Lamellen, die sich in den Schnee wie Zähne verbeißen.“

Viel Zeit, um bei Licht zu fahren, haben die Teilnehmer hier nicht: zwei Stunden Sonne, dann wird's wieder dunkel. Instruktorin Isolde Holderied, zweimalige Rallye-Weltmeisterin, bringt allen Teilnehmern das Driften bei und fährt mit ihnen anschließend eine schnelle Runde über den Handlingkurs – ein Tag, den kein Teilnehmer je vergessen wird.

[A. Borchmann]

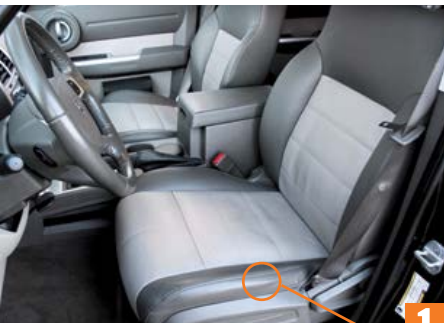
Fotos: Hersteller



Ganz o.: Rallye-Champion Isolde Holderied (Mitte, in Rot) als Instruktorin. U. links: Auch der Allradler Lexus NX entfaltet seine Talente erst auf Winterreifen. Klassisch skandinavisch: Motorschlitten- und Rentiertouren, schon um 14 Uhr kaum noch Licht







Qualitätsspardose in kernigem Styling



**Preis 16 900,-**

1. Hand  
Baujahr 2010  
122 200 km

Sehen vierschötig aus, kollabieren aber im zarten Alltag: die Sitzbezüge [1] des Dodge Nitro, hier einmal mehr als „Vollleder“ angepriesen, sind von der Qualität her eine echte Frechheit. Gleiches gilt für das klappernde, knarrende Cockpit [2]. Der 177 PS starke Vierzylinder-Diesel [3] von VM (Italien) ist haltbar, zerschüttelt aber die ganze Fuhre, die für ihren Heimatmarkt um einen sanften V6-Benziner herum konstruiert wurde. Markenreifen auf unverkratzten Rädern [4] sprechen für soliden Vorbesitz. Der serienmäßige Ausziehboden im Kofferraum ist praktisch, frisst aber Ladehöhe [5]

# Showmaster im Schongang

**B**ock auf ein SUV mit exotischem Familiennamen? Dann greifen Sie doch zum Dodge! Zwar war das Einsteigerlabel des Chrysler-Konzerns bei uns oft als Grauimport zu haben. Aber offiziell kam jahrzehntelang nicht ein Vertreter der 1914 von Horace E. und John F. Dodge gegründeten Marke herüber; konkret vom 1971er-Charger bis zum 2006er-Caliber dauerte Deutschlands Dodge-freie Periode.

Ein Jahr nach dem Caliber kam das SUV namens Nitro. Wie

ratsam der Griff nach diesem Dodge wirklich ist? Darum dreht sich die Checker-Folge 109.

Die Telefonrecherche nach einem geeigneten Objekt in meinem Aktionsradius bereichert mich zunächst um zwei erstaunliche Erkenntnisse: Alle in Frage kommenden Nitro bis 15 000 Euro (also solche ohne Unfall, mattschwarzen Folienlack und ähnliche „No-gos“) sind schon verkauft. Stehen aber – obwohl ihre Anbieter unisono angeben, das Inserat bereits gelöscht zu haben – noch immer im Netz.

Heißt: Einige große Gebrauchtwagenportale halten offenbar mal wieder ihre Angebotszahlen künstlich hoch, indem sie deaktivierte Annoncen noch tagelang

## Frühe Exemplare sind häufig schnell verkauft

online lassen; eine Unsitte, die Käufer wie Verkäufer nervt. Heißt aber auch: Der Nitro ist begehrt, was kurze Standzeiten und stattliche Preise bedeutet.

Warum der Kandidat, den ich endlich auftue, seit Wochen

beim Höker vor sich hin oxidiert, ist schnell geklärt. Der Nitro 2.8 CRD SXT (EZ 12/2010, erste Hand, gut 120 000 km, 16 900 Euro) stinkt innen nach Hund. Was der Verkäufer – nach eigenem Bekunden Starkraucher, ergo eingeschränkt wahrnehmungsfähig – noch gar nicht bemerkt haben will. Natürlich nicht...

Meine Testrunde mit abgekniffener Nasenatmung ergibt ein sauberes Bild: Der Nitro ist technisch komplett mängelfrei. Auch innen zeigt sich der Wagen überaus gepflegt. Mal abgesehen





Wichtiger Auftritt, gemütlicher Diesel: Der **Dodge Nitro 2.8 CRD** spielt den vernünftigen Draufgänger. Der Checker kennt ihn besser

von dem ekligen Odeur – und dem üblen Materialverschleiß, dem keine noch so liebevolle Pflege gewachsen ist.

Großer Schwachpunkt der Baureihe ist nämlich einmal mehr eine rücksichtslos totgesparte Materialqualität. Die den ansonsten recht solide gebauten Plattform-Bruder des Jeep Cherokee/Liberty Typ KK zu einer Klapperkiste mit hässlicher Narbenbildung am Interieur stempelt. Das Billigstleder der Sitzflächen, das jedes Spendertier beleidigt, wird von Vinylstreifen

flankiert, die in der Haptik, nicht aber in der Durabilität an eine Bauplane erinnern. Normal, dass sich diese miesen Bezüge schon nach wenigen Jahren vorsichtiger Nutzung atomisieren.

Das ist besonders deshalb peinlich, weil der Dodge Nitro äußerlich den stahlharten Survivor mimt. Fiese Flurbereiniger-Schnauze, breitschultrig-martialischer Auftritt dahinter, dazu ein hochexplosiver Modellname – so was erdenken Filmauto-Designer normalerweise für heldenhaltige Endzeit-Thriller.

## » DER CHECKER

*Gebrauchtwagenspezialist  
Wolfgang Blaube prüft Allrad-  
Angebote aus dem Internet*



Dass die Fassade des Nitro auf Weltuntergangsüberleben macht, dessen Steuermann sich als irgendwer zwischen Mad Max und Snake Plissken fühlen darf, mag noch angehen. Aber das Gefühl, das genau dieser Nitro vermittelt, geht dann doch zu weit: Wer zahlt schon gern 17 000 Euro, um sich als Opfer schepender Plastikblenden und dazu noch der Dünste eines nassen Dackels wiederzufinden?

„Gut, sechzehneinhalb“, reizt der Verkäufer nach. Klarer Fall von „Spiel nicht verstanden“.



## FAZIT

Der Dodge Nitro ist ein typischer Ami alter Schule: Materialien und Verarbeitung sind auf lauem Niveau, dafür funktioniert die simple Technik auch bei geringer Wartung lange, dank Spritzverzinkung ist Rost kaum ein Thema. Was nervt, sind Elektrikmacken – auch hier rächt sich der Sparzwang. Wer akzeptiert, dass der Nitro längst nicht so taff ist wie er auftritt, kann also gut fahren – sofern er die Preise zu zahlen bereit ist.



# INFORMATION & FASZINATION

## AUTO TEST

### Der Kaufberater Nr. 1

■ Europas Kaufberater Nr. 1 bringt in der Januar-Ausgabe: Megatest mit zehn Kleinstwagen. In der Kaufberatung diesmal: Mercedes CLA, Audi A1, Peugeot 208. Faszination: Luxuscoupés der 80er. Dauertestbilanz: 100 000 Kilometer im Seat Alhambra. Ratgeber Recht: Ersatz bei Navi-Klau. Rundum informiert, und das zum maßvollen Heftpreis von nur 2,20 Euro!



## AUTO BILD SPORTSCARS

### Für den Sportfahrer

■ Das Magazin für sportliche Autos startet 2016 mit Vollgas: James Bonds Dienstwagen Aston Martin DB10 und Lamborghini Huracán 580-2 ohne Allrad im Fahrbericht. Vergleich: Cadillac CTS-V, BMW M6 GC, Audi



RS 7, Mercedes CLS 63 AMG. Muskel-SUV-Vergleich: BMW X6 M gegen Mercedes GLE 63 AMG. Dauertestbilanz: Audi S5 Sportback. Preis: 3,80 Euro.

## AUTO BILD SUPERSPORTLER

### 160 Seiten Faszination

■ Das SUPERSPORTLER-Sonderheft von AUTO BILD SPORTSCARS konzentriert sich aufs Extreme, Sündige, Wahnwitzige – kein Zutritt für Autos unter 500 PS! Zu den Stars dieser Highend-Sportwagenparade zählen Lamborghini Aventador SV, Shelby Cobra, Koenigsegg One:1, Corvette Z06, Ferrari 458 Speciale, McLaren 650 S. 130 Autos auf 164 Seiten, jetzt im Handel für 4,90 Euro.



# Auto Bild allrad MARKT

**AUTO BILD Allrad Markt**  
**Zeitschriften-Anzeigen**  
Ab 10 Euro – garantiert im Heft!  
**09122-63 13 300**

## AUDI



**Audi S4 Avant 3.0 TFSI Quattro**, Autom., EZ 11/13, 333 PS/245 KW, 5863 km, Leder, Navi, SD, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 06022-265550, **44.897 €**, (H), PLZ 63868, Inserat AB81716636



**Audi Q5 3.0 TDI Quattro S-Line**, Autom., EZ 02/13, 245 PS/180 KW, 70685 km, schlüssello, Bose-HiFi, Leder, Navi, Scheckheft, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 02373-171622, **40.889 €**, (H), PLZ 58706, Inserat AB11167800



**Audi A4 Allroad 3.0 TDI Quattro**, Autom., EZ 08/12, 245 PS/180 KW, 141650 km, AHK, Bose-HiFi, Leder, Navi, Scheckheft, SD, Sthzg., Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 02373-171622, **28.889 €**, (H), PLZ 58706, Inserat AB93367521



**Audi Q5 2.0 TDI Quattro S-Tronic**, Autom., EZ 08/11, 170 PS/125 KW, 93230 km, AHK, Leder, Navi, Scheckheft, Xenon, Euro 5, Tel. 05921-30656, **27.890 €**, (H), PLZ 48529, Inserat AB08227743



**Audi Q3 2.0 TDI S-Line Quattro**, Autom., EZ 10/12, 177 PS/130 KW, 75882 km, AHK, Bose-HiFi, Leder, Navi, SD, Xenon, Euro 5, Tel. 02039-971971, **29.480 €**, (H), PLZ 47249, Inserat AB34229046



**Audi Q7 3.0 TDI S-Line**, Autom., EZ 03/13, 245 PS/180 KW, 72400 km, AHK, Leder, Navi, Scheckheft, SD, Sthzg., Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 02225-8897450, **43.980 €**, (H), PLZ 53340, Inserat AB99297135



**Audi Q3 2.0 TFSI Quattro S-Tronic**, Autom., EZ 10/12, 170 PS/125 KW, 33100 km, Xenon, Euro 5, Tel. 03066-6077450, **26.590 €**, (H), PLZ 10365, Inserat AB40069160

**Audi Q5 2.0 TDI Quattro S-Tronic**, Autom., EZ 12/10, 170 PS/125 KW, 127393 km, Einparkhilfe, Navi, Scheckheft, Sportsitze, Euro 5, Tel. 03715-333333, **23.745 €**, (H), PLZ 09120, Inserat AB92146405

## BENTLEY



**Bentley Continental GT W12**, Autom., EZ 02/05, 560 PS/412 KW, 34000 km, Leder, Navi, Tempomat, Xenon, Euro 4, Tel. 02642-9063810, **69.500 €**, (H), PLZ 53489, Inserat AB29463515



**Bentley Continental GT Coupé**, Autom., EZ 07/04, 560 PS/412 KW, 69800 km, Leder, Navi, Tempomat, Xenon, Euro 3, Tel. 02642-9063810, **52.500 €**, (H), PLZ 53489, Inserat AB55424882

## BMW



**BMW X1 xDrive 25d**, 1.Hd., EZ 09/12, 218 PS/160 KW, 61000 km, Navi, Scheckheft, Garantie, Tempomat, Xenon, Tel. 06071-9217607, **24.680 €**, (H), PLZ 64807, Inserat AB82575944



**BMW X3 2.0 xDrive**, EZ 01/09, 177 PS/130 KW, 67134 km, AHK, Einparkhilfe, Leder, Navi, Scheckheft, Euro 4, Tel. 06101-52670, **19.895 €**, (H), PLZ 61118, Inserat AB88614272



**BMW X3 2.0d**, EZ 07/08, 177 PS/130 KW, 159000 km, AHK, Einparkhilfe, Sportsitze, Leder, Scheckheft, SD, Tempomat, Euro 4, Tel. 0211-8893210, **12.750 €**, (H), PLZ 40589, Inserat AB90243747



**BMW X3 20d**, Autom., EZ 01/12, 184 PS/135 KW, 52430 km, Einparkhilfe, Sportsitze, Leder, Navi, Tempomat, Xenon, Tel. 07131-5080819, **31.489 €**, (H), PLZ 74074, Inserat AB30909058



**BMW X5 40d**, Autom., EZ 01/12, 306 PS/225 KW, 112330 km, AHK, 20-Zoll-Räder, M-Sportpaket, Softclose, Leder, Navi, SD, Tempomat, Xenon, Tel. 07131-5080819, **39.888 €**, (H), PLZ 74074, Inserat AB41843895

**JETZT IM HANDEL!**





**BMW X1 xDrive 23d xLine**, Autom., EZ 12/11, 204 PS/150 KW, 98699 km, Leder, Navi, SD, Tempomat, Xenon, Tel. 07131-5080819, **24.498 €** (H), PLZ 74074  
Inserat AB65669186



**BMW X1 xDrive 25d Sport-Line**, Autom., EZ 09/14, 190 PS/140 KW, 37550 km, M-Sportpaket, 20-Zoll-Räder, Leder, Navi, Tempomat, Xenon, Tel. 07131-5080819, **49.899 €** (H), PLZ 74074  
Inserat AB85328181



**BMW X1 18d xDrive**, EZ 12/10, 143 PS/105 KW, 64400 km, Einparkhilfe, Navi, Scheckheft, Xenon, Euro 5, Tel. 0800-0233724, **17.390 €** (H), PLZ 60327  
Inserat AB60295971



**BMW X5 xDrive30d**, Autom., EZ 08/09, 235 PS/173 KW, 64000 km, AHK, Leder, Navi, Scheckheft, Sportpaket, SD, Tempomat, Xenon, Tel. 06071-9217607, **28.380 €** (H), PLZ 64807  
Inserat AB86298708

**BMW X5 xDrive 40d Edition**, Autom., EZ 10/12, 306 PS/225 KW, 60400 km, M-Sportpaket, Leder, Navi, Scheckheft, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 06182-959917, **43.890 €** (H), PLZ 63512  
Inserat AB97541864



**BMW X6 30d**, Autom., EZ 11/12, 245 PS/180 KW, 29299 km, Sportpaket, 20-Zoll-Räder, Head-up-Display, Leder, Navi, Tempomat, Xenon, Tel. 07131-5080819, **49.444 €** (H), PLZ 74074  
Inserat AB56271874



**BMW X3 2.0d xDrive**, EZ 05/07, 150 PS/110 KW, 155500 km, Leder, Navi, Scheckheft, SD, Tempomat, Xenon, Euro 4, Tel. 05135-925320, **12.990 €** (H), PLZ 30938  
Inserat AB16172794

**BMW X1 xDrive 25d Sport-Line**, EZ 09/12, 218 PS/160 KW, 69000 km, AHK, Leder, HiFi, Navi, Scheckheft, Tempomat, Tel. 06071-9217607, **25.480 €** (H), PLZ 64807, Inserat AB20087835



**BMW X5 40d xDrive**, Autom., EZ 09/14, 313 PS/230 KW, 34000 km, Head-up-Display, Leder, Navi, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 05251-5089455, **59.839 €** (H), PLZ 33100  
Inserat AB94150491



**BMW X3 xDrive 20d**, EZ 10/12, 184 PS/135 KW, 136000 km, Leder, Navi, M-Sportpaket, Scheckheft, Tempomat, Xenon, Tel. 06071-9217607, **26.880 €** (H), PLZ 64807, Inserat AB69026848



**BMW X1 20d xDrive**, EZ 01/13, 184 PS/135 KW, 49900 km, Einparkhilfe, Navi, Scheckheft, Tel. 05251-5089455, **22.840 €** (H), PLZ 33100  
Inserat AB11516903



**BMW X3 3.0d**, Autom., EZ 10/04, 204 PS/150 KW, 211895 km, AHK abnehmbar, 17-Zoll-Räder, Tempomat, Xenon, Euro 3, Tel. 04205-39590, **8.800 €** (H), PLZ 28870  
Inserat AB87456736

## CHEVROLET



**Chevrolet Captiva 2.2 Diesel 4WD LTZ**, EZ 06/11, 184 PS/135 KW, 66500 km, Leder, Navi, Scheckheft, SD, Tempomat, Euro 5, Tel. 0221-179000, **17.740 €** (H), PLZ 50823  
Inserat AB38146569

## CITROËN



**Citroën C-Crosser Tendence 2.2 HDi FAP**, 7-Sitzer, EZ 10/08, 156 PS/115 KW, 55800 km, AHK, Scheckheft, Tempomat, Euro 4, Tel. 09181-21718, **12.950 €** (H), PLZ 92318, Inserat AB41871426

## DACIA

**Dacia Duster 1.5 dCi 110 FAP Big Deal**, EZ 07/13, 110 PS/81 KW, 86756 km, 5 Jahre Garantie, Scheckheft, Euro 1, Tel. 089-350966750, **13.990 €** (H), PLZ 80807  
Inserat AB72901305



**Dacia Duster 1.6 Prestige 4x4**, EZ 03/14, 105 PS/77 KW, 13500 km, AHK, Leder, Navi, Shzg., Tempomat, Euro 5, Tel. 06134-9309989, **15.990 €** (H), PLZ 55252  
Inserat AB86601069

**Dacia Duster 1.5 dCi 110 4x4**, EZ 04/11, 110 PS/81 KW, 56127 km, Alu, CD, Leder, Sthzg., Euro 5, Tel. 02022-433336, **11.290 €** (H), PLZ 42109  
Inserat AB41926985

## DODGE



**Dodge Ram 1500 Outdoorsman V8 Crew Cab 4x4**, Autom., EZ 02/14, 396 PS/291 KW, 19500 km, Leder, Tempomat, Euro 5, Tel. 07821-993661, **37.989 €** (H), PLZ 77933, Inserat AB92643891

**Dodge Nitro 2.8 CRD SXT**, Autom., EZ 07/08, 177 PS/130 KW, 50000 km, AHK, Leder, Navi, Scheckheft, 20-Zoll-Räder, Tempomat, Euro 4, Tel. 0671-70520, **21.980 €** (H), PLZ 55545  
Inserat AB92710582

## FIAT



**Fiat Sedici 2.0 Multijet Easy 4x4**, EZ 03/14, 135 PS/99 KW, 6435 km, Euro 5, Tel. 07131-203960, **14.990 €** (H), PLZ 74076, Inserat AB23478996



**Fiat Panda 1.2 4x4 Climbing**, EZ 01/12, 69 PS/51 KW, 74176 km, Scheckheft, Euro 5, Tel. 03715-333333, **6.944 €** (H), PLZ 09120  
Inserat AB47695971



**Fiat Freemont Urban 2.0 Multijet AWD**, Autom., EZ 01/13, 170 PS/125 KW, 50000 km, Tempomat, Euro 5, Tel. 02421-95370, **21.990 €** (H), PLZ 52351  
Inserat AB30243385

## FORD

**Ford Kuga 2.0 TDCi 4x4 Titanium**, EZ 12/13, 163 PS/120 KW, 23900 km, Leder, Navi, Tempomat, Euro 5, Tel. 02594-914421, **24.990 €** (H), PLZ 48249  
Inserat AB53226457



**Ford Ranger XLT 2.5 TDCi**, EZ 08/09, 143 PS/105 KW, 91259 km, Hardtop, Euro 3, Tel. 02973-779, **14.900 €** (H), PLZ 59889  
Inserat AB12812212

**Ford Kuga 2.0 TDCi 4WD**, EZ 08/12, 140 PS/103 KW, 124706 km, Navi, Scheckheft, Sthzg., Tempomat, Euro 5, Tel. 04321-200480, **15.411 €** (H), PLZ 24537  
Inserat AB09921889





WELTREISE, TEIL 82

# Ruhige Tage am Sandstrand

Am Strand von Huanchaco in Peru genießen unsere Weltreisenden die freundliche Atmosphäre

Im Norden Perus finden wir bei Trujillo am Strand von Huanchaco einen tollen Stellplatz. Schnell haben wir uns in die freundliche Atmosphäre des malerischen Städtchens verliebt. Beim morgendlichen Joggen erkunden wir die nähere Umgebung und entdecken dabei einen Weiher mit Torora-Schilfrohr, aus dem die Chimu nach alter Tradition ihre Fischerboote machen. Im Süden von Huanchaco treffen wir Fischer und jede Menge Surfer. Tagsüber relativ ruhig, wird es am Pier

spätnachmittags richtig lebendig. Auch wir genießen Perus berühmtesten Cocktail Pisco Sour und treffen neue Freunde wie Bart und Renate (im Foto unten links). Von ihnen erfahren wir auch, dass aus unserem Trip nach Cajamarca nichts werden wird, weil eine Brücke weggeschwemmt worden ist und die Reparatur Wochen dauern wird. Okay, dann bleiben wir länger hier und genießen noch ein paar Pisco Sour. Das Leben ist richtig gut zu uns. **[vis/II]**



Lokalpolitiker buhlen um Aufmerksamkeit, sonst ist es ganz ruhig hier



Fotos: C. Wobbeles

Das Torora-Schilf wird verkauft und zu traditionellen Booten verarbeitet



**Auto Bild allrad MARKT**

**AUTO BILD Allrad Markt**  
Zeitschriften-Anzeigen  
Ab 10 Euro – garantiert im Heft!  
**09122-63 13 300**



**Ford Kuga 2.0 TDCi Titanium 4x4**, EZ 06/11, 163 PS/120 KW, 40500 km, DPF, Kamera, Leder, Navi, Tempomat, Euro 5, Tel. 09421-22262, **19.990 €**, (H), PLZ 94315  
Inserat AB11725596



**Ford Kuga Titanium 2.0 TDCi AWD**, 1.Hd., EZ 03/11, 140 PS/103 KW, 23431 km, Leder, Tempomat, Euro 5, Tel. 0241-900600, **22.380 €**, (H), PLZ 52078  
Inserat AB82275586



**Ford Kuga 2.0 TDCi 4x4 Champions-Edition** 140, EZ 04/13, 140 PS/103 KW, 65363 km, Tempomat, Euro 5, Tel. 06217-1846118, **19.290 €**, (H), PLZ 68309  
Inserat AB86087038



**Ford Kuga 2.0 TDCi 4x4 Titanium Individual**, Autom., EZ 03/11, 163 PS/120 KW, 48826 km, Leder, Navi, Tempomat, Euro 5, Tel. 02421-95370, **20.890 €**, (H), PLZ 52351, Inserat AB04310332



**Ford Kuga 2.0 TDCi 4x4 Titanium**, EZ 02/14, 140 PS/103 KW, 17890 km, Leder, Navi, Tempomat, Euro 5, Tel. 02594-914421, **24.550 €**, (H), PLZ 48249  
Inserat AB92506675

**Ford Kuga 2.0 TDCi Champions-Edition**, EZ 03/12, 140 PS/103 KW, 102320 km, Euro 5, Tel. 06031-6954027, **15.440 €**, (H), PLZ 61169  
Inserat AB28350512



**Ford Kuga 2.0 TDCi Titanium 4x4 Edition**, EZ 10/12, 140 PS/103 KW, 51500 km, DPF, Leder, Navi, SD, Tempomat, Euro 5, Tel. 04826-860086, **19.490 €**, (H), PLZ 25551  
Inserat AB65900196



**Ford Kuga Titanium 2.0 TDCi AWD**, EZ 03/11, 163 PS/120 KW, 89900 km, Leder, SD, Tempomat, Euro 5, Tel. 0241-900600, **15.940 €**, (H), PLZ 52078  
Inserat AB53233687



**Ford Kuga 2.0 TDCi 4x4 Titanium**, EZ 06/14, 163 PS/120 KW, 20850 km, Leder, Navi, Tempomat, Euro 5, Tel. 02594-914421, **24.550 €**, (H), PLZ 48249  
Inserat AB83132399



**Ford Kuga 1.5 EcoBoost 4x4 Titanium**, Autom., EZ 06/14, 182 PS/134 KW, 21800 km, Leder, Navi, Tempomat, Euro 5, Tel. 02594-914421, **25.550 €**, (H), PLZ 48249  
Inserat AB76308701



**Ford Kuga 2.0 TDCi 4x4 Titanium**, EZ 10/13, 140 PS/103 KW, 19790 km, Leder, Tempomat, Euro 5, Tel. 02594-914421, **23.990 €**, (H), PLZ 48249  
Inserat AB65964602



## HONDA



**Honda CR-V 2.2 i-CTDi Executive**, EZ 10/06, 140 PS/103 KW, 163500 km, DPF, Leder, Scheckheft, SD, Tempomat, Tel. 05135-925320, **8.750 €**, (H), PLZ 30938  
 Inserat AB43226801



**Honda CR-V 2.0 i-Vtec Elegance**, 50-Jahre-Edition, EZ 05/12, 150 PS/110 KW, 39500 km, AHK, Leder, Navi, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 05021-60400, **18.890 €**, (H), PLZ 31582, Inserat AB39722955

## HYUNDAI



**Hyundai Tucson 2.0 CRDi 4WD**, EZ 02/05, 113 PS/83 KW, 129800 km, AHK, Leder, Navi, Euro 3, Tel. 02451-9535923, **6.950 €**, (H), PLZ 52511  
 Inserat AB12294323



**Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi 4WD Active**, EZ 02/10, 155 PS/114 KW, 37700 km, DPF, Einparkhilfe, Euro 4, Tel. 09421-22262, **17.990 €**, (H), PLZ 94315  
 Inserat AB64727158



**Hyundai Santa Fe 2.4 4x4 Comfort**, Autom., EZ 12/10, 174 PS/128 KW, 32000 km, Scheckheft, Tel. 09185-94000, **16.950 €**, (H), PLZ 92360  
 Inserat AB58614881

**Hyundai Tucson 2.0 CRDi**, EZ 03/07, 140 PS/103 KW, 184396 km, AHK, Euro 4, Tel. 05365-9600, **5.900 €**, (H), PLZ 38444, Inserat AB69670609



**Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi Premium 4WD**, Autom., EZ 06/13, 197 PS/145 KW, 51600 km, DPF, Einparkhilfe, Leder, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 09421-22262, **26.900 €**, (H), PLZ 94315  
 Inserat AB16577662



**Hyundai Santa Fe 2.4 GLS**, EZ 07/04, 145 PS/107 KW, 165000 km, el. FH, CD, Scheckheft, Euro 4, Tel. 0911-94933790, **3.990 €**, (H), PLZ 90441  
 Inserat AB89526479



**Hyundai Santa Fe GLS 2.2 CRDi 4x4**, EZ 04/10, 155 PS/114 KW, 49500 km, Leder, Scheckheft, Tempomat, Euro 5, Tel. 08741-925666, **16.880 €**, (H), PLZ 84137  
 Inserat AB50147528

## INFINITI



**Infiniti EX 30d V6 GT Premium AWD**, Autom., EZ 10/11, 238 PS/175 KW, 51000 km, Diesel, Leder, Navi, SD, Tempomat, Xenon, Tel. 03071-23058, **24.500 €**, (H), PLZ 12207  
 Inserat AB74285253

## ISUZU

**Isuzu D-Max 2.5 Single Cab Basis 4x4**, EZ 01/12, 136 PS/100 KW, 35190 km, AHK, Hardtop, Euro 1, Tel. 09281-782232, **16.990 €**, (H), PLZ 95032  
 Inserat AB02074944



**Isuzu D-Max 2.5 Double Cab 4x4 Premium**, Autom., EZ 09/14, 163 PS/120 KW, 26690 km, AHK, Leder, Navi, Tempomat, Euro 5, Tel. 09281-782232, **30.990 €**, (H), PLZ 95032, Inserat AB88320512

## JEEP



**Jeep Grand Cherokee Summit 5.7 Hemi**, Autom., EZ 01/14, 352 PS/259 KW, 7500 km, Luftfederung, Leder, Navi, SD, Stghz., Tempomat, Xenon, Tel. 05021-6015152, **55.850 €**, (H), PLZ 31582  
 Inserat AB96534108



**Jeep Compass 2.0 CRD**, EZ 07/07, 140 PS/103 KW, 115180 km, SD, Tempomat, Euro 4, Tel. 02373-171622, **8.950 €**, (H), PLZ 58706  
 Inserat AB30926696



**Jeep Grand Cherokee 3.0 V6 CRD Overland**, Autom., EZ 10/12, 241 PS/177 KW, 69712 km, Leder, Navi, SD, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 02421-95370, **35.790 €**, (H), PLZ 52351  
 Inserat AB52659128



**Jeep Wrangler Sahara 2.8 CRD Unlimited**, Autom., EZ 11/11, 200 PS/147 KW, 65920 km, Hard-u. Soft-Top, Leder, Navi, Tempomat, Euro 5, Tel. 02421-95370, **26.890 €**, (H), PLZ 52351  
 Inserat AB08491173



**Jeep Grand Cherokee 3.0 V6 CRD Overland**, Autom., EZ 10/12, 241 PS/177 KW, 76916 km, Leder, Navi, SD, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 02421-95370, **34.990 €**, (H), PLZ 52351  
 Inserat AB76465704



**Jeep Grand Cherokee 3.0 CRD**, Autom., EZ 10/07, 218 PS/160 KW, 131790 km, Einparkhilfe, Leder, Navi, DVD, Scheckheft, Tempomat, Euro 4, Tel. 06101-52670, **12.985 €**, (H), PLZ 61118  
 Inserat AB13869037



**Jeep Grand Cherokee SRT 6.4L V8 HEMI**, Autom., EZ 04/14, 468 PS/344 KW, 27567 km, Leder, Navi, SD, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 02421-95370, **56.990 €**, (H), PLZ 52351  
 Inserat AB69147560

## KIA

**Kia Sportage 2.0 CRDi 184 4WD Spirit**, Autom., EZ 07/12, 184 PS/135 KW, 31605 km, Leder, Navi, SD, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 06031-6712477, **24.490 €**, (H), PLZ 61169  
 Inserat AB77149048



**Kia Sorento Spirit 2.2 CRDi 4x4**, Autom., EZ 09/13, 197 PS/145 KW, 17600 km, Leder, Navi, Tempomat, Euro 5, Tel. 08741-925666, **28.800 €**, (H), PLZ 84137  
 Inserat AB44921399

**Kia Sorento XL 2.0 CRDi 4x4 Big Deal**, EZ 11/11, 150 PS/110 KW, 84481 km, 5 Jahre Garantie, Scheckheft, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 089-350966750, **16.990 €**, (H), PLZ 80807,  
 Inserat AB29294946



**TechArt Porsche Macan**



# Kurvenfräse

Schon ein Serien-Macan gilt als **perfekte Illusion eines Sportwagens**. Techart schärft ihn zusätzlich

Der Macan stellt trotz seines Verkaufserfolgs eine ungewöhnliche Tuningbasis dar, denn die Porsche-Kundschaft in Nahost, Russland und China ist auf die Topmodelle fixiert. Techart aus Leonberg hat sich das Erfolgs-SUV trotzdem vorgeknöpft und komplett modifiziert. Lässt schon der Serien-Macan beim Fahren die bürgerlichen Audi-Q5-Gene vergessen, wird der Porsche in der Hand der schwäbischen Tuner endgültig zur Kurvenfräse, auf kurviger Strecke von einem Sportler kaum zu unterscheiden. Dazu tragen etwa die 22-Zoll-Räder (ab 1713 Euro/Stück) mit Continental Sport Contact in 295/30 R 22 bei, ebenso das 20-mm-Tieferlegungsmodul (1892 Euro) für die Luftfederung. Letzteres fährt als optischen Gag die Karosserie beim Ver-

riegeln 60 mm herunter. Das Normalniveau bleibt unverändert und das Auto damit tieferagentauglich.

Techart bietet für drei Motoren Leistungssteigerungen via Zusatzrechner an: Macan S Diesel (42 Mehr-PS, plus 90 Nm Drehmoment), Macan S (plus 50 PS, plus 60 Nm) und Macan Turbo (plus 50 PS, plus 70 Nm). Beim Turbo reicht das dem Tuner zufolge für 0-100 km/h in 4,4 Sekunden und 271 km/h Höchsttempo. Die Preise am Beispiel Macan Turbo: Karosseriekit 23 889 Euro; Räder, Fahrwerk und Bremsen 14 192 Euro; Leistungssteigerung, Motoroptik und Klappen-Abgasanlage 9740 Euro; Lederinterieur mit Kreuzsteppung im Stile von Bentley und Co. 43 370 Euro.

Info: Tel. 0 71 52-9 33 90, techart.de



**Das volle Interieurprogramm in Leder nougat kostet 43 000 Euro; sogar die Lenksäule ist nun beledert**

**Der Macan Turbo legt um 50 PS zu. Hier mit Motoroptik-Kit zu 583 Euro**



Yokohama hat einen eigenen Award für getunte Allradautos ins Leben gerufen. AUTO BILD ALLRAD stellt in jeder Ausgabe des laufenden Jahres ein komplett getuntetes 4x4-Fahrzeug vor; der Wahlauftritt erfolgt in der März-Ausgabe. Aus den zehn Kandidaten wählen die Leser dann das Allrad-Tuningauto des Jahres. Das Siegerfahrzeug aus der aktuellen Runde wird am Vorabend der Messe Tuning World Bodensee 2016 (5. bis 8. Mai) ausgezeichnet.



**Kia Sorento 2.5 CRDi EX**, EZ 02/09, 170 PS/125 KW, 131000 km, Einparkhilfe, Leder, Navi, Scheckheft, Euro 4, Tel. 0211-8893210, **9.950 €**, (H), PLZ 40589  
Inserat AB90571855



**Kia Sorento 2.5 CRDi EX**, Autom., EZ 06/08, 170 PS/125 KW, 93000 km, Leder, Scheckheft, Tempomat, Euro 4, Tel. 0211-8893210, **8.300 €**, (H), PLZ 40589  
Inserat AB47070084



**Kia Sorento 2.5 CRDi**, EZ 10/02, 140 PS/103 KW, 169000 km, DPF, TÜV neu, Leder, SD, Euro 4, Tel. 0152-34040327, **4.890 €**, (H), PLZ 04205  
Inserat AB54788174



**Kia Sorento 2.5 CRDi**, AHK, EZ 07/07, 170 PS/125 KW, 185069 km, DPF, Sthzg., Tel. 0152-34040327, **8.490 €**, (H), PLZ 04205, Inserat AB17722747



**Kia Sorento 2.5 CRDi EX**, 1.Hd., EZ 05/07, 170 PS/125 KW, 193000 km, AHK, Navi, Euro 4, Tel. 0211-8893210, **7.750 €**, (H), PLZ 40589  
Inserat AB76143679



**Kia Sportage 2.0 CRDi Vision 4WD**, Autom., EZ 08/11, 136 PS/100 KW, 20700 km, CD, Tempomat, Euro 5, Tel. 02529-93100, **19.950 €**, (H), PLZ 59302  
Inserat AB19145066

**Kia Sorento 2.2 CRDi AWD Spirit**, Autom., EZ 04/13, 197 PS/145 KW, 31700 km, AHK, Leder, Navi, SD, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 06031-6712477, **26.990 €**, (H), PLZ 61169, Inserat AB76121047



**Kia Sorento 2.2 CRDi 4WD Spirit**, Autom., EZ 03/12, 197 PS/145 KW, 55700 km, Leder, Navi, SD, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 04661-96820, **21.990 €**, (H), PLZ 25899, Inserat AB69766210

## LAND ROVER

**Suche RR TDV8**, Tel. 0251/3833-190

**Range Rover Evoque 2.2 SD4 Pure**, Autom., EZ 05/13, 190 PS/140 KW, 36200 km, Einparkhilfe, Leder, Navi, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 09421-22262, **36.990 €**, (H), PLZ 94315  
Inserat AB17841939



**Land Rover**, Neu- + Vorführfahrzeuge, Sondermodelle, Zubehör, Ersatzteile, [www.svs-schneider.de](http://www.svs-schneider.de), Telefon 0 73 33/ 925 999-0.



**Range Rover Evoque 2.2 TD4 Dynamic**, Autom., EZ 11/12, 150 PS/110 KW, 23699 km, Leder, Navi, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 0157-53020237, **37.000 €**,  
Inserat AB34059156



**RANGE ROVER SPORT  
 VOLLENDETE DYNAMIK**

Bei uns ab: ab 57.900 €



MATZKER EMPFIEHLT **MOTUL**

>> GROSSE AUSWAHL AN NEU-  
 UND GEBRAUCHTFahrzeugen  
 AKTUELLE FAHRZEUGLISTE UND ZUBEHÖR-  
 KATALOG AUF [WWW.MATZKER.DE](http://WWW.MATZKER.DE)

>> **TECHNIK + ZUBEHÖR**  
 MEHR SICHERHEIT, KOMFORT UND  
 LEISTUNG FÜR ONROAD UND OFFROAD

Kraftstoffverbrauch: innerorts 6,8 - 18,3 l/100 km; außerorts 5,9 - 9,8 l/100km; kombiniert 6,2 - 12,8 l/100km. CO<sub>2</sub>-Emission: 164 - 298 g/km.

**matzker**

25 JAHRE LAND ROVER ERFAHRUNG

**Matzker KFZ-Technik GmbH**  
 Land Rover Vertragshändler  
 Robert-Perthel-Str. 31, 50739 Köln  
 Tel +49 (0)221-5463236



**Range Rover Sport SDV6 HSE**, Autom., EZ 07/14,  
 292 PS/215 KW, 6070 km, AHK, Leder, Navi, Tempomat, Xenon, Tel. 02022-433336, **78.900 €**, (H),  
 PLZ 42109 Inserat AB95458245



**Range Rover Sport TDV6 HSE**, Autom., EZ 08/09,  
 190 PS/140 KW, 90359 km, Leder, Navi, Tempomat, Xenon, Einparkhilfe, Tel. 02022-433336,  
**27.800 €**, (H), PLZ 42109, Inserat AB00332609



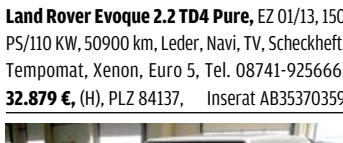
**Range Rover 5.0 Supercharged V8**, Autom., EZ 10/09,  
 510 PS/375 KW, 133200 km, Leder, Navi, Scheckheft, SD, Tempomat, Xenon, Euro 4, Tel. 06563-963839,  
**36.900 €**, (H), PLZ 40591 Inserat AB09108607



**Land Rover Defender 130 Td5 Crew Cab**, EZ 03/03,  
 122 PS/90 KW, 86000 km, AHK, Euro 1, Tel. 02272-905935,  
**16.800 €**, (H), PLZ 40591 Inserat AB73175909



**Land Rover Freelander 2.0 TD4 Style**, EZ 09/03,  
 111 PS/82 KW, 144000 km, AHK, Leder, SD, Tel. 05135-925320,  
**7.850 €**, (H), PLZ 30938 Inserat AB04230850



**Land Rover Evoque 2.2 TD4 Pure**, EZ 01/13, 150  
 PS/110 KW, 50900 km, Leder, Navi, TV, Scheckheft, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 08741-925666,  
**32.879 €**, (H), PLZ 84137, Inserat AB35370359



**Land Rover Defender 110 Crew Cab**, EZ 03/09,  
 122 PS/90 KW, 137000 km, AHK, Seilwinde, Frontbügel, Scheckheft, Euro 4, Tel. 03606-602700,  
**19.799 €**, (H), PLZ 37308, Inserat AB23442593



**Land Rover Discovery 4 3.0 TDV6 HSE**, 7-Sitzer, Autom., 1.Hd., EZ 05/11, 211 PS/155 KW, 135738 km, AHK, Leder, Navi, Scheckheft, SD, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 07131-203960,  
**31.990 €**, (H), PLZ 74076 Inserat AB67573669

**Land Rover Freelander 2.2 SD4 HSE**, Autom., EZ 02/12, 190 PS/140 KW, 39900 km, Leder, Navi, SD, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 05371-944350,  
**28.980 €**, (H), PLZ 38518, Inserat AB78857885



**Range Rover III Td6**, Autom., EZ 03/05, 177 PS/130 KW, 175000 km, AHK, Navi, Tempomat, Xenon, Tel. 02637-941599,  
**16.000 €**, Inserat AB09209467

**Land Rover Evoque 2.2 SD4 Pure**, Autom., EZ 10/13, 190 PS/140 KW, 46300 km, Leder, Scheckheft, Tempomat, Euro 5, Tel. 08741925666,  
**34.880 €**, (H), PLZ 84137, Inserat AB72827569

**LEXUS**



**Lexus RX 450h Luxury**, Autom., EZ 10/12, 249 PS/183 KW, 16800 km, Leder, Navi, SD, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 089-350966750,  
**48.950 €**, (H), PLZ 80807 Inserat AB38884871



**Lexus RX 450h Ambience**, Autom., EZ 11/11, 249 PS/183 KW, 82500 km, Leder, Navi, Scheckheft, SD, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 089-350966750,  
**33.850 €**, (H), PLZ 80807 Inserat AB36560433

**MAZDA**



**Mazda CX-5 2.2 D Sports-Line**, Autom., EZ 03/14, 175 PS/129 KW, 22500 km, Bose-HiFi, Leder, Navi, Tempomat, Tel. 04214-13747,  
**26.800 €**, (H), PLZ 28207 Inserat AB16670253

**Mazda CX-5 Sports-Line AWD**, Autom., EZ 06/12, 175 PS/129 KW, 64300 km, AHK, Einparkhilfe, Leder, Navi, SD, Xenon, Tel. 08231-9598250,  
**23.500 €**, (H), PLZ 86343, Inserat AB90500678



**Mazda CX-7 Exclusive-Line 2.3T**, EZ 01/11, 260 PS/191 KW, 58300 km, AHK, LED-Scheinwerfer, Leder, Navi, Xenon, Euro 5, Tel. 0773-190980,  
**19.989 €**, (H), PLZ 78224 Inserat AB69455527



**Mazda CX-7 Exclusive-Line 2.2**, EZ 10/11, 173 PS/127 KW, 27550 km, Leder, Navi, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 07731-90980,  
**19.489 €**, (H), PLZ 78224 Inserat AB37589666



**Mazda CX-5 Skyactiv-D 2.2 AWD Sports-Line**, Autom., EZ 09/13, 175 PS/129 KW, 36000 km, AHK, Leder, Navi, SD, Tempomat, Xenon, Euro 6, Tel. 0241-900600,  
**26.380 €**, (H), PLZ 52078 Inserat AB34501254



**Mazda CX-5 2.2 D AWD Center-Line**, Autom., EZ 09/12, 150 PS/110 KW, 43395 km, Einparkhilfe, Navi, Tempomat, Xenon, Tel. 02529-93100,  
**24.930 €**, (H), PLZ 59302 Inserat AB52594841



**Mazda BT-50 2.5 Pickup XL-Cab**, EZ 02/11, 143 PS/105 KW, 153353 km, Tel. 08531-97800,  
**11.379 €**, (H), PLZ 94099 Inserat AB92189232





**Mazda CX-5 2.0 G AWD Sports-Line**, Autom., EZ 09/13, 160 PS/118 KW, 27900 km, AHK, Leder, Navi, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 05221-994480, **26.944 €**, (H), PLZ 32051 Inserat AB25049597

## MERCEDES-BENZ

**G-Ankauf.de** Tel. 02 51 / 38 33-190

**Mercedes-Benz ML 350 CDI**, Autom., EZ 04/11, 231 PS/170 KW, 92290 km, AHK, Sport-Paket, Leder, Navi, SD, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 05439-94100, **33.980 €**, (H), PLZ 49593

Inserat AB08197799



**Mercedes-Benz GLK 350 CDI Sports-Line**, Autom., EZ 10/12, 265 PS/195 KW, 65000 km, Leder, Navi, Scheckheft, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 05021-6015152, **33.490 €**, (H), PLZ 31582

Inserat AB33766032



**Mercedes-Benz ML 280 CDI**, Autom., EZ 07/06, 190 PS/140 KW, 92000 km, AHK, Einparkhilfe, Leder, Navi, Scheckheft, SD, Tempomat, Xenon, Euro 4, Tel. 02451-9535923, **21.750 €**, (H), PLZ 52511

Inserat AB98103084



**Mercedes-Benz GLK 220 CDI 4Matic**, Autom., EZ 11/11, 170 PS/125 KW, 96611 km, Chrom-/Innovationspaket, Leder, Navi, SD, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 06151-395115, **26.800 €**, (H), PLZ 64295

Inserat AB13442781

**Mercedes-Benz ML 320 CDI**, Autom., EZ 10/07, 224 PS/165 KW, 199900 km, Sportpaket, 19-Zoll-Räder, Leder, Navi, SD, Tempomat, Euro 4, Tel. 06201-259030, **14.950 €**, (H), PLZ 69469

Inserat AB89549789



**Mercedes-Benz GLK 220 CDI 4Matic**, Autom., EZ 05/09, 170 PS/125 KW, 91000 km, AHK, Einparkhilfe, Leder, Navi, Scheckheft, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 02451-9535923, **23.450 €**, (H), PLZ 52511

Inserat AB62102851



**Mercedes-Benz ML 320 CDI**, Autom., EZ 08/07, 228 PS/168 KW, 183000 km, AHK, Leder, Navi, Scheckheft, SD, Tempomat, Xenon, Euro 4, Tel. 02451-9535923, **18.750 €**, (H), PLZ 52511

Inserat AB87444563



**Mercedes-Benz GLK 250 BlueTec 4Matic**, Autom., EZ 09/14, 204 PS/150 KW, 50600 km, Leder, Navi, Scheckheft, Tempomat, Xenon, Tel. 08202-9049924, **34.520 €**, (H), PLZ 82293

Inserat AB50483196



**Mercedes-Benz GLK 220 CDI 4-Matic**, Autom., EZ 07/09, 170 PS/125 KW, 76500 km, Leder, Tempomat, Euro 5, Tel. 02431-800900, **26.890 €**, (H), PLZ 41844

Inserat AB29758574



**Mercedes-Benz ML 63 AMG**, Autom., EZ 05/08, 510 PS/375 KW, 96000 km, Kamera, Leder, Navi, SD, Sthzg., Tempomat, Xenon, Euro 4, Tel. 02451-9535923, **35.950 €**, (H), PLZ 52511

Inserat AB08927994



**Mercedes-Benz ML 420 CDI**, Autom., EZ 11/08, 306 PS/225 KW, 76500 km, Leder, Navi, Sthzg., Tempomat, Xenon, Euro 4, Tel. 02431-800900, **34.790 €**, (H), PLZ 41844

Inserat AB00943332

**Mercedes-Benz ML 63 AMG**, Autom., EZ 06/11, 510 PS/375 KW, 94938 km, AHK, Luftfederung, Einparkhilfe, Leder, Navi, Fond-TV, Scheckheft, SD, Sthzg., Tempomat, Xenon, Euro 4, Tel. 02373-171622, **54.980 €**, (H), PLZ 58706

Inserat AB48654198

## MINI

**Mini Countryman 1.6 John Cooper Works**, EZ 12/12, 218 PS/160 KW, 19372 km, Leder, Navi, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 04619-99053, **30.856 €**, (H), PLZ 24941

Inserat AB32883033



**Mini Countryman 1.6 Cooper S All4**, EZ 03/11, 184 PS/135 KW, 68499 km, Navi, Tel. 07131-5080819, **17.788 €**, (H), PLZ 74074

Inserat AB16450912



**Mini Countryman 2.0 Cooper SD All4**, Autom., EZ 05/13, 143 PS/105 KW, 72400 km, Garantie, HiFi, Leder, Navi, SD, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 030-30641080, **23.900 €**, (H), PLZ 13581

Inserat AB09993241

## MITSUBISHI



**Mitsubishi Outlander 2.4 Dakar 4WD**, EZ 03/06, 160 PS/118 KW, 82222 km, AHK, 17-Zoll-Räder, Scheckheft, Euro 4, Tel. 09273-502245, **5.900 €**, (H), PLZ 95460,

Inserat AB20405442



**Mitsubishi Pajero 3.2 DI-D Intense kurz**, Autom., EZ 10/10, 200 PS/147 KW, 158631 km, AHK, 1.Hd., Leder, Scheckheft, Tempomat, Xenon, Euro 4, Tel. 09273-502245, **13.500 €**, (H), PLZ 95460

Inserat AB05612779



**Mitsubishi Pajero Sport 3.0 V6 GLS**, Autom., EZ 01/01, 177 PS/130 KW, 245000 km, AHK, Autogas-Anlage, CD, Leder, Euro 1, Tel. 0221-4844230, **4.999 €**, (H), PLZ 50858

Inserat AB63523998

## NISSAN



**Nissan Juke 1.6 Turbo CVT Tekna**, Autom., EZ 01/12, 190 PS/140 KW, 38000 km, Leder, Navi, Tempomat, Euro 5, Tel. 0170-4834233, **14.750 €**, (H), PLZ 52078

Inserat AB61540191



**Nissan X-Trail 2.0 dCi SE**, Autom., 1.Hd., EZ 05/10, 150 PS/110 KW, 86560 km, AHK, DPF, SD, Sthzg., Tempomat, Euro 4, Tel. 0241-900600, **16.490 €**, (H), PLZ 52078

Inserat AB08236444



**Nissan Murano 3.5 V6**, Autom., EZ 11/09, 256 PS/188 KW, 102082 km, Leder, Navi, Tempomat, Xenon, Euro 4, Tel. 0221-983560, **12.989 €**, (H), PLZ 51105

Inserat AB08441718





**Nissan Qashqai 2.0 4x4 CVT Tekna**, Autom., EZ 08/12, 141 PS/104 KW, 38055 km, Leder, Navi, SD, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 09131-75430, 18.770 €, (H), PLZ 91056, Inserat AB14225661



**Nissan Patrol GR 3.0 Di Elegance**, lang, EZ 06/02, 158 PS/116 KW, 170665 km, AHK, 7-Sitzer, SD, Euro 3, Tel. 0221-983560, **8.989 €**, (H), PLZ 51105, Inserat AB63556703



**Nissan Navara 2.5 dCi Double Cab Platinum**, EZ 09/13, 190 PS/140 KW, 53775 km, AHK, Navi, SD, Tempomat, Euro 4, Tel. 03620-471482, **22.890 €**, (H), PLZ 99095, Inserat AB21742958



**Nissan X-Trail 2.0 dCi LE 4x4**, EZ 12/12, 150 PS/110 KW, 56132 km, Bose-HiFi, Leder, Navi, Scheckheft, SD, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 0221-983560, **21.989 €**, (H), PLZ 51105, Inserat AB14672221



**Nissan Pathfinder 2.5 dCi Platinum**, Autom., EZ 09/14, 190 PS/140 KW, 19500 km, Navi, Tempomat, Euro 5, Tel. 02502-940225, **36.900 €**, (H), PLZ 48301, Inserat AB63463056

**Nissan Qashqai+2 2.0 Acenta 4x4**, Autom., EZ 11/10, 141 PS/104 KW, 53400 km, AHK, SD, Tempomat, Euro 5, Tel. 05371-944350, **14.980 €**, (H), PLZ 38518, Inserat AB45447644



**Nissan Qashqai+2 1.6 dCi 4x4 Tekna**, EZ 02/14, 131 PS/96 KW, 62169 km, DPF, Leder, SD, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 062171-846118, **21.290 €**, (H), PLZ 68309, Inserat AB99284661



**Nissan X-Trail 2.2 dCi Comfort**, EZ 12/05, 136 PS/100 KW, 209600 km, AHK, Scheckheft, Tempomat, Euro 4, Tel. 04822-9255, **4.890 €**, (H), PLZ 25548, Inserat AB25646734



**Nissan Qashqai+2 1.6 dCi 4x4**, EZ 08/13, 131 PS/96 KW, 52413 km, DPF, AHK, Navi, Scheckheft, SD, Tempomat, Euro 5, Tel. 03957-69990, **20.920 €**, (H), PLZ 17036, Inserat AB24223951

## OPEL

**Opel Mokka Innovation 1.4 Turbo 4x4**, EZ 12/12, 140 PS/103 KW, 48700 km, Leder, Shzg., Scheckheft, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 08741-925666, **17.480 €**, (H), PLZ 84137, Inserat AB76319825



**Opel Mokka 1.4 Innovation 4x4**, EZ 12/12, 140 PS/103 KW, 43122 km, Einparkhilfe, Leder, SD, Tempomat, Xenon, Euro 1, Tel. 030-75060, **16.990 €**, (H), PLZ 12103, Inserat AB30011240



**Opel Antara 2.0 CDTI Cosmo 4x4**, EZ 10/10, 150 PS/110 KW, 57500 km, AHK, Leder, Navi, Scheckheft, Tempomat, Xenon, Tel. 0241-900600, **15.890 €**, (H), PLZ 52078, Inserat AB72388177



**Opel Frontera 2.5 TD**, Strg., EZ 10/97, 116 PS/85 KW, 247181 km, AHK, CD, Klima, Euro 2, Tel. 03931-515241, **1.750 €**, (H), PLZ 39576, Inserat AB71433348



**Opel Antara 2.0 CDTI Cosmo 4x4**, Autom., EZ 07/10, 150 PS/110 KW, 54500 km, AHK, Leder, Navi, Scheckheft, Tempomat, Xenon, Euro 4, Tel. 06563-963839, **15.900 €**, (H), PLZ 54657, Inserat AB01743165

## PEUGEOT



**Peugeot 4007 HDI FAP Sport**, 7-Sitzer, 1.Hd., EZ 01/12, 156 PS/115 KW, 95000 km, AHK, Leder, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 0211-8893210, **14.950 €**, (H), PLZ 40589, Inserat AB08235630



**Peugeot 3008 Hybrid4**, Autom., EZ 08/12, 163 PS/120 KW, 62107 km, Navi, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 0221-5309990, **20.660 €**, (H), PLZ 50968, Inserat AB46521966



**Peugeot 4007 2.2 HDI Platinum 155 FAP 4WD**, EZ 05/09, 156 PS/115 KW, 131500 km, AHK, Leder, Navi, Scheckheft, Tempomat, Xenon, Euro 4, Tel. 05135-925320, **12.750 €**, (H), PLZ 30938, Inserat AB07692432

## PORSCHE

**Porsche Cayenne Turbo 4.8 Autom.**, EZ 12/10, 500 PS/368 KW, 109200 km, AHK, Leder, Navi, Scheckheft, SD, Shzg., Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 08741-925666, **52.680 €**, (H), PLZ 84137, Inserat AB74422592



**Porsche Cayenne Turbo**, Autom., EZ 05/12, 540 PS/397 KW, 67000 km, Keramikbremse, Leder, Navi, Scheckheft, SD, Shzg., Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 03835-2667261, **78.888 €**, PLZ 66117, Inserat AB90293520



**Porsche Cayenne Tiptronic S**, Autom., EZ 08/03, 340 PS/250 KW, 139000 km, Leder, Navi, Scheckheft, SD, Xenon, Euro 4, Tel. 0211-8893210, **11.450 €**, (H), PLZ 40589, Inserat AB29429354



**Porsche Cayenne Turbo S**, Autom., EZ 05/09, 552 PS/406 KW, 43600 km, AHK, Sportpaket, Leder, Navi, SD, Shzg., Tempomat, Xenon, Tel. 0541-94114478, **52.900 €**, (H), PLZ 49078, Inserat AB3381892

## RENAULT

**Renault Koleos 2.0 dCi**, EZ 03/10, 150 PS/110 KW, 108000 km, AHK, Einparkhilfe, Leder, Navi, Scheckheft, Tempomat, Euro 1, Tel. 07032-9272121, **11.980 €**, (H), PLZ 71083, Inserat AB46939437





**Renault Koleos 2.0 dCi FAP 4x4 Night & Day**, EZ 11/11, 173 PS/127 KW, 97786 km, AHK, Leder, Navi, Scheckheft, SD, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 03984-85840, **14.990 €**, (H), PLZ 17291  
 Inserat AB14333707



**Renault Koleos dCi 2.0 150 4x4**, Bose-Edition, EZ 08/13, 150 PS/110 KW, 17500 km, Leder, Navi, Tempomat, Euro 5, Tel. 09131-75430, **23.995 €**, (H), PLZ 91056  
 Inserat AB25562172

## SEAT



**Seat Altea 2.0 TDI 4x4 Freetrack**, EZ 06/08, 140 PS/103 KW, 99900 km, DPF, AHK, Leder, Tempomat, Einparkhilfe, Xenon, Euro 4, Tel. 06201-259030, **9.950 €**, (H), PLZ 69469  
 Inserat AB42415362

## SKODA

**Skoda Superb 2.0 TDI Elegance 4x4**, Autom., EZ 11/12, 140 PS/103 KW, 58082 km, AHK, Einparkhilfe, Navi, Scheckheft, SD, Tempomat, Xenon, Euro 1, Tel. 07032-927225, **22.979 €**, (H), PLZ 71083  
 Inserat AB57290637



**Skoda Yeti 2.0 TDI**, DSG-Autom., EZ 07/14, 140 PS/103 KW, 19150 km, AHK, Leder, Navi, SD, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 0223-49518132, **27.950 €**, (H), PLZ 50226  
 Inserat AB61780415



**Skoda Octavia Combi 1.8 TSI Elegance 4x4 Greentec**, DSG-Autom., EZ 01/14, 179 PS/132 KW, 29500 km, Leder, Navi, Sthzg., Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 0773-190980, **25.950 €**, (H), PLZ 78224  
 Inserat AB62080098



**Skoda Superb Combi 1.8 TSI 4x4 Family**, EZ 05/12, 160 PS/118 KW, 94000 km, Navi, Scheckheft, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 04132-91440, **15.750 €**, (H), PLZ 21385  
 Inserat AB03228250



**Skoda Octavia Scout 2.0 TDI**, EZ 12/11, 140 PS/103 KW, 125000 km, AHK, Leder, Scheckheft, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 0211-8893210, **15.790 €**, (H), PLZ 40589  
 Inserat AB49578087



**Skoda Yeti 2.0 TDI 4x4 Elegance**, DSG-Autom., EZ 05/13, 140 PS/103 KW, 28700 km, Navi, SD, Sthzg., Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 06201-259030, **22.750 €**, (H), PLZ 69469  
 Inserat AB17980989



**Skoda Octavia Scout 2.0 TDI**, DSG-Autom., EZ 09/14, 184 PS/135 KW, 13250 km, AHK, Leder, Navi, SD, Tempomat, Xenon, Tel. 02305-9734611, **34.990 €**, (H), PLZ 44579,  
 Inserat AB93017280



**Skoda Yeti 2.0 TDI 4x4 Ambition**, EZ 09/11, 140 PS/103 KW, 71694 km, SD, Tempomat, Euro 5, Tel. 08531-97800, **15.979 €**, (H), PLZ 94099  
 Inserat AB07333792



**Skoda Yeti TDI 2.0 4x4 Ambition**, EZ 07/14, 140 PS/103 KW, 18975 km, Tempomat, Climatronic-plus-Paket, Euro 5, Tel. 08531-97800, **19.479 €**, (H), PLZ 94099  
 Inserat AB75781336



**Skoda Yeti Experience 1.8 TSI 4x4**, EZ 07/10, 160 PS/118 KW, 76600 km, AHK, Leder, Navi, Scheckheft, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 08741-925666, **16.480 €**, (H), PLZ 84137  
 Inserat AB57766873



**Skoda Octavia Combi TDI 1.6 4x4 Ambition**, EZ 04/12, 105 PS/77 KW, 120664 km, Einparkhilfe, Euro 5, Tel. 08531-97800, 11.979 €, (H), PLZ 94099  
 Inserat AB26133437



**Skoda Yeti 2.0 TDI Ambition 4x4**, EZ 11/12, 110 PS/81 KW, 70950 km, Einparkhilfe, Tempomat, Euro 5, Tel. 05371-944350, **14.890 €**, (H), PLZ 38518  
 Inserat AB72842313

**Skoda Octavia Combi 2.0 TDI Elegance 4x4**, DSG-Autom., EZ 08/12, 140 PS/103 KW, 76904 km, AHK, Leder, Navi, Scheckheft, SD, Sthzg., Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 06151-8640, **19.990 €**, (H), PLZ 64295  
 Inserat AB41670177



**Skoda Yeti 2.0 TDI 4x4**, EZ 05/11, 140 PS/103 KW, 94521 km, Einparkhilfe, Navi, Tempomat, Euro 5, Tel. 0225-56026, **13.980 €**, (H), PLZ 53881  
 Inserat AB20354440



**Skoda Superb 2.0 TDI 4x4**, DSG-Autom., EZ 02/12, 140 PS/103 KW, 63300 km, el. Ladeklappen, Scheckheft, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 0800-9191999, **21.369 €**, (H), PLZ 09120  
 Inserat AB71420029



**Skoda Yeti City 2.0 TDI Elegance 4x4**, DSG-Autom., EZ 12/13, 140 PS/103 KW, 39000 km, DPF, AHK, Leder, Navi, Sthzg., Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 09421-22262, **21.790 €**, (H), PLZ 94315  
 Inserat AB53516863



**Skoda Octavia Combi 2.0 TDI 4x4**, DSG-Autom., EZ 01/13, 140 PS/103 KW, 47000 km, AHK, Leder, Navi, Scheckheft, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 04661-96820, **20.990 €**, (H), PLZ 25899  
 Inserat AB71318101



**Skoda Superb Combi 4x4 Elegance 2.0 TDI**, DSG-Autom., EZ 03/13, 140 PS/103 KW, 24300 km, Navi, Tempomat, Euro 5, Tel. 05371-944350, 22.490 €, (H), PLZ 38518,  
 Inserat AB02121491





**Skoda Yeti 2.0 TDI Experience 4x4**, EZ 01/10, 170 PS/125 KW, 91250 km, AHK, Navi, Scheckheft, Euro 5, Tel. 0511-400090, **15.580 €**, (H), PLZ 30453  
Inserat AB99444214



**Skoda Superb Combi 2.0 TDI 4x4**, DSG-Autom., EZ 07/14, 170 PS/125 KW, 22800 km, AHK, Leder, Navi, SD, Shzgz., Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 05371-944350, **31.489 €**, (H), PLZ 38518  
Inserat AB57161405



**Skoda Yeti 1.8 TSI 4x4 Active**, DSG-Autom., EZ 08/12, 152 PS/112 KW, 70500 km, Scheckheft, Tempomat, Euro 5, Tel. 03581-381527, **16.990 €**, (H), PLZ 02828  
Inserat AB16081538

## SSANGYONG



**Ssangyong Korando 2.0 e-XDi 4WD Sapphire**, Autom., EZ 10/11, 175 PS/129 KW, 84000 km, DPf, Leder, Tempomat, Euro 5, Tel. 0211-8893210, **14.850 €**, (H), PLZ 40589  
Inserat AB27877830



**Ssangyong Korando Sapphire 2.0 e-XDi 200 4x4**, Autom., EZ 07/13, 175 PS/129 KW, 75500 km, AHK, LED, Leder, Scheckheft, Tempomat, Euro 5, Tel. 08741-925666, **15.479 €**, (H), PLZ 84137  
Inserat AB41626678

## SUBARU



**Subaru Outback 2.5i Comfort**, Autom., EZ 05/10, 167 PS/123 KW, 49500 km, AHK, Leder, Navi, Scheckheft, SD, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 05135-925320, **18.850 €**, (H), PLZ 30938  
Inserat AB33209118



**Subaru Forester 2.0X Active**, Autom., EZ 12/05, 158 PS/116 KW, 147938 km, AHK, Scheckheft, Tempomat, Euro 4, Tel. 0221-983560, **7.490 €**, (H), PLZ 51105  
Inserat AB48823268



**Subaru Forester 2.0**, 1.Hd., EZ 10/07, 158 PS/116 KW, 40900 km, SD, Tempomat, Euro 4, Tel. 0241-900600, **11.890 €**, (H), PLZ 52078  
Inserat AB10892492



**Subaru Impreza 2.0R Sport 150**, EZ 02/10, 150 PS/110 KW, 50504 km, Leder, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 06217-1846118, **12.990 €**, (H), PLZ 68309  
Inserat AB66296288



**Subaru Tribeca 3.0 Comfort**, Autom., EZ 10/07, 245 PS/180 KW, 50860 km, Leder, Navi, SD, Tempomat, Euro 4, Tel. 04214-13747, **13.990 €**, (H), PLZ 28207  
Inserat AB90070609

**Subaru XV 1.6i**, EZ 12/12, 114 PS/84 KW, 38301 km, Scheckheft, Euro 5, Tel. 07032-9272225, **15.780 €**, (H), PLZ 71083  
Inserat AB99804120



**Subaru Impreza WRX STi**, EZ 08/13, 300 PS/221 KW, 22173 km, Leder, Navi, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 0225-56026, **29.980 €**, (H), PLZ 53881  
Inserat AB63946415



**Subaru Forester 2.0**, EZ 11/01, 125 PS/92 KW, 161214 km, AHK, Euro 3, Tel. 0152-34040327, **3.490 €**, (H), PLZ 04205  
Inserat AB47712721

## SUZUKI



**Suzuki Grand Vitara 2.4 Comfort kurz**, Autom., EZ 05/12, 166 PS/122 KW, 67300 km, Einparkhilfe, Navi, Scheckheft, Euro 4, Tel. 0221-4844230, **13.900 €**, (H), PLZ 50858  
Inserat AB73923618



**Suzuki SX4 2.0 DDiS 4x4 Comfort**, EZ 02/12, 135 PS/99 KW, 53300 km, schlüssellos, 16-Zoll-Räder, Shzg., Euro 5, Tel. 09421-22262, **13.490 €**, (H), PLZ 94315  
Inserat AB32118687



**Suzuki Grand Vitara 1.9 DDiS Comfort Limited**, lang, EZ 01/09, 129 PS/95 KW, 92800 km, AHK, Leder, Navi, Scheckheft, SD, Tempomat, Xenon, Euro 4, Tel. 07464-1489, **13.850 €**, (H), PLZ 78606  
Inserat AB35202624

**Subaru Forester 2.5**, Autom., EZ 11/10, 171 PS/126 KW, 39564 km, SD, Xenon, Euro 4, Tel. 0703-3522122, **15.980 €**, (H), PLZ 71263  
Inserat AB85110843



**Suzuki Jimny 1.3 Ranger**, 1.Hd, EZ 01/10, 86 PS/63 KW, 46600 km, AHK, Scheckheft, Euro 4, Tel. 074641-489, **9.470 €**, (H), PLZ 78606  
Inserat AB26886406



**Suzuki Jimny 1.3 Club**, 1.Hd., EZ 12/04, 82 PS/60 KW, 80320 km, Euro 3, Tel. 07464-1489, **5.970 €**, (H), PLZ 78606  
Inserat AB80064998



**Suzuki Grand Vitara 1.6 Black & White**, kurz, EZ 04/08, 106 PS/78 KW, 56900 km, AHK, Leder, Navi, Scheckheft, Euro 4, Tel. 0800-0233724, **9.490 €**, (H), PLZ 60327  
Inserat AB48250743



**Suzuki Grand Vitara**, Autom., EZ 03/08, 140 PS/103 KW, 33000 km, Garantie, Einparkhilfe, AHK, Navi, SD, Tempomat, Tel. 06071-9217607, **13.980 €**, (H), PLZ 64807  
Inserat AB47402489



**Suzuki Vitara 1.6 Cabrio JLX**, EZ 07/92, 80 PS/59 KW, 123600 km, AHK, CD, Aluräder, Hard- u. Softtop, Tel. 09181-21718, **2.950 €**, (H), PLZ 92318  
Inserat AB12492478



## TOYOTA



**Toyota RAV 4 2.2 D-4D 4x4**, EZ 05/06, 136 PS/100 KW, 134942 km, AHK, Scheckheft, Euro 4, Tel. 09273-502245, **7.490 €**, (H), PLZ 95460  
 Inserat AB85480524



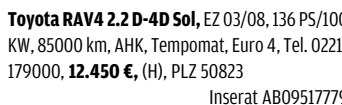
**Toyota Land Cruiser 150 3.0 D-4D**, 1.Hd., EZ 06/12, 190 PS/140 KW, 74500 km, AHK, Komfort-Paket, Garantie, Euro 5, Tel. 0221-179000, **28.450 €**, (H), PLZ 50823  
 Inserat AB24488701



**Toyota RAV4 2.2 D-4D Start Edition 4x4**, EZ 06/13, 150 PS/110 KW, 44100 km, Navi, Tempomat, Euro 5, Tel. 03601-46130, **23.990 €**, (H), PLZ 99974  
 Inserat AB04042706



**Toyota Land Cruiser 150 3.0 D-4D Life**, EZ 06/13, 190 PS/140 KW, 29577 km, AHK, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 03654-36810, **38.990 €**, (H), PLZ 07554  
 Inserat AB75226313



**Toyota RAV4 2.2 D-4D Sol**, EZ 03/08, 136 PS/100 KW, 85000 km, AHK, Tempomat, Euro 4, Tel. 0221-179000, **12.450 €**, (H), PLZ 50823  
 Inserat AB09517779

## VOLVO



**Volvo XC60 D5 Summum**, Autom., EZ 09/12, 215 PS/158 KW, 55312 km, Leder, Navi, Scheckheft, SD, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 040-71182877, **28.730 €**, (H), PLZ 21509  
 Inserat AB33425781



**Volvo XC90 2.4 D5 Summum**, 7-Sitzer, Autom., EZ 08/07, 185 PS/136 KW, 130224 km, AHK, DVD-Entertainment, Leder, Navi, Scheckheft, SD, Sthzg., Tempomat, Xenon, Euro 4, Tel. 02335-97550, **17.990 €**, (H), PLZ 58300  
 Inserat AB88837106



**Volvo XC60 2.4 D5 AWD Momentum**, EZ 06/09, 163 PS/120 KW, 157000 km, Einparkhilfe, 1.Hd., Leder, Scheckheft, Tempomat, Xenon, Euro 4, Tel. 0211-8893210, **14.850 €**, (H), PLZ 40589  
 Inserat AB46290166



**Volvo XC90 2.4 D5 Summum**, Autom., EZ 04/08, 185 PS/136 KW, 108674 km, AHK, Navi, SD, Tempomat, Xenon, Euro 4, Tel. 0381-405030, **19.499 €**, (H), PLZ 18059  
 Inserat AB13446925



**Volvo XC60 2.4 D5 Summum AWD**, Autom., EZ 02/13, 215 PS/158 KW, 48090 km, AHK, Navi, SD, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 0241-900600, **33.490 €**, (H), PLZ 52078  
 Inserat AB20198124



**Volvo XC60 D5 AWD Summum R-Design**, Autom., EZ 09/14, 215 PS/158 KW, 5350 km, Abstandstemp., Leder, Navi, SD, Xenon, Euro 5, Tel. 0241-900600, **45.690 €**, (H), PLZ 52078  
 Inserat AB69451460



**Volvo XC60 D4 AWD Momentum**, Autom., EZ 07/14, 181 PS/133 KW, 14652 km, Leder, Navi, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 0241-900600, **35.680 €**, (H), PLZ 52078  
 Inserat AB11472143

**Volvo XC60 D5 Momentum**, Autom., EZ 12/10, 205 PS/151 KW, 60037 km, Leder, Navi, Business-Paket, Scheckheft, SD, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 040-71182877, **25.930 €**, (H), PLZ 21509  
 Inserat AB13973091

**Volvo XC60 D4 Summum AWD**, EZ 10/12, 163 PS/120 KW, 113019 km, AHK, Leder, Navi, SD, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 040-71182877, **24.529 €**, (H), PLZ 21509  
 Inserat AB88869116



**Volvo XC60 D4 AWD Momentum**, Autom., EZ 07/14, 181 PS/133 KW, 18432 km, Kamera, 18-Zoll-Räder, Leder, Navi, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 0241-900600, **35.680 €**, (H), PLZ 52078  
 Inserat AB36631325

**Volvo XC90 2.4 D5 R-Design**, Autom., EZ 05/13, 200 PS/147 KW, 41415 km, DPF, AHK, Leder, Navi, SD, Sthzg., Xenon, Euro 5, Tel. 040-71182877, **38.959 €**, (H), PLZ 21509  
 Inserat AB46915696



**Volvo XC70 2.4 D5 Summum AWD**, Autom., EZ 08/11, 215 PS/158 KW, 70000 km, AHK, Leder, Navi, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 0241-900600, **27.900 €**, (H), PLZ 52078  
 Inserat AB81196543

**Volvo XC90 D5 2.4 R-Design**, Autom., EZ 09/12, 211 PS/155 KW, 83411 km, DPF, AHK, Leder, Scheckheft, SD, Sthzg., Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 040-71182877, **34.959 €**, (H), PLZ 21509  
 Inserat AB38994513

## VW

**VW Tiguan 2.0 TDI Sport & Style 4Motion R-Line**, EZ 10/09, 170 PS/125 KW, 134527 km, Navi, Scheckheft, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 07951-985107, **15.879 €**, (H), PLZ 74564  
 Inserat AB72972916



**VW Tiguan 2.0 TDI Track & Style 4Motion**, DSG-Autom., EZ 07/14, 177 PS/130 KW, 34986 km, AHK, Navi, Kamera, SD, Sthzg., Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 030-89094954, **32.990 €**, (H), PLZ 13509  
 Inserat AB31778840

**Sie möchten Ihr Allradauto verkaufen?**  
**Dann inserieren Sie doch einfach auf [gebrauchtwagen.autobild.de](http://gebrauchtwagen.autobild.de)**

## KOSTENLOS INSERIEREN

■ Stundenlanges Stehen auf privaten Automärkten, teure Inserate in Kleintiteln mit begrenzter Reichweite – das muss nicht sein. Wenn Sie Ihr Auto verkaufen möchten, dann bieten Sie es doch einfach kostenlos auf dem Automarkt von autobild.de an, Deutschlands größtem redaktionellem Autoportal. Mehr als vier Millionen Nutzer besuchen jeden Monat autobild.de. Profitieren Sie von der großen Reichweite, und annoncen Sie Ihr Auto in wenigen Minuten unter [www.autobild.de/automarkt](http://www.autobild.de/automarkt). Für Privatpersonen ist das Schalten eines Inserats kostenlos. Die Anzeigen erscheinen je nach zur Verfügung stehendem Platz auszugswise auch in AUTO BILD ALLRAD (ebenfalls kostenlos, aber ohne Garantie!). So erzielen Sie eine optimale Präsenz bei den potenziellen Käufern – den Allradfans.

**Auf [www.gebrauchtwagen.autobild.de](http://www.gebrauchtwagen.autobild.de) können Sie Ihr Auto gratis inserieren**

## So funktioniert's

- 1) Geben Sie Ihre private, kostenlose Anzeige online unter [www.autobild.de/automarkt](http://www.autobild.de/automarkt) auf.
- 2) Registrieren Sie sich online.
- 3) Wählen Sie Fahrzeugmarke und Fahrzeugtyp aus.
- 4) Geben Sie ausführliche Daten zum Fahrzeug ein sowie passende Fotos.
- 5) Ihre Anzeige ist sofort online. Ein Teil erscheint im Heft, je nach Platz

**Mit Hilfe der einfachen Eingabemaske stellen Sie Ihr Angebot online**



## Suchen und finden auf autobild.de

Für weitere Fahrzeuginformationen geben Sie auf  
autobild.de im Suchfeld die Inseratsnummer ein.

## AUTO BILD Allrad Markt

### Online-Anzeigen

Für Privatleute gratis!

[gebrauchtwagen.autobild.de](http://gebrauchtwagen.autobild.de)



**VW Touareg Hybrid**, Autom., EZ 08/10, 333 PS/245 KW, 61971 km, Luftfederung, Leder, Navi, Scheckheft, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 03715-333333, **34.945 €**, (H), PLZ 09120

Inserat AB31842186



**VW Touareg Benziner 4.2 V8 Sport**, Autom., EZ 03/04, 310 PS/228 KW, 80000 km, AHK, Leder, NaviPlus, Scheckheft, Stzhg., Tempomat, Euro 4, Tel. 05135-925320, **14.850 €**, (H), PLZ 30938

Inserat AB65624740



**VW T5 2.0 TDI 4Motion**, lang, 8-Sitzer, EZ 03/13, 140 PS/103 KW, 69900 km, AHK, Navi, Euro 5, Tel. 030-30207121, **24.990 €**, (H), PLZ 14055

Inserat AB77263844



**VW Touareg 3.0 V6 TDI Blue Motion Terrain Tech**, Autom., EZ 11/12, 245 PS/180 KW, 48900 km, AHK, Leder, Navi, Scheckheft, Kamera, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 06201-259030, **37.950 €**, (H), PLZ 69469

Inserat AB81311550



**VW T5 Multivan Panamericana 2.0 TDI 4Motion**, DSG-Autom., EZ 10/13, 179 PS/132 KW, 45900 km, AHK, Leder, Navi, Scheckheft, Stzhg., Tempomat, Euro 5, Tel. 08741-925666, **44.679 €**, (H), PLZ 84137

Inserat AB38096686



**VW Touareg 3.0 V6 TDI**, DSG-Autom., EZ 06/13, 245 PS/180 KW, 115860 km, Leder, Navi, Scheckheft, SD, Luftfederung, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 030-89094954, **36.900 €**, (H), PLZ 13509

Inserat AB41198407



**VW Amarok DoubleCab 2.0 TDI Highline**, Autom., EZ 09/14, 179 PS/132 KW, 16000 km, AHK, Leder, Navi, Tempomat, Euro 5, Tel. 0223-689940, **42.590 €**, (H), PLZ 50389

Inserat AB02319003



**VW Tiguan 2.0 TDI Trend & Fun 4Motion**, EZ 02/08, 140 PS/103 KW, 115600 km, Einparkhilfe, 8x Alu, Scheckheft, Tempomat, Euro 5, Tel. 09181-21718, **13.950 €**, (H), PLZ 92318

Inserat AB80233767



**VW Tiguan 2.0 TSI Trend & Fun**, EZ 06/09, 170 PS/125 KW, 73100 km, Scheckheft, Euro 4, Tel. 0800-0233724, **12.390 €**, (H), PLZ 60327

Inserat AB41217583



**VW Touareg 3.0 V6 TDI**, Autom., 2.Hd., EZ 12/07, 224 PS/165 KW, 106000 km, Leder, Navi, Scheckheft, SD, Tempomat, Xenon, Tel. 04822-9255, **18.980 €**, (H), PLZ 25548

Inserat AB51055568

**VW Tiguan Sport & Style 2.0 TDI R-Line**, Autom., EZ 07/14, 177 PS/130 KW, 17600 km, AHK, Leder, Navi, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 08741-925666, **33.980 €**, (H), PLZ 84137

Inserat AB26642222



**VW Tiguan 2.0 TDI 4Motion**, EZ 12/11, 140 PS/103 KW, 90000 km, AHK, Alcantara, Navi, Scheckheft, Tempomat, Euro 5, Tel. 05135-925320, **18.850 €**, (H), PLZ 30938

Inserat AB32911217



**VW Tiguan 2.0 TDI 4Motion Sport & Style**, DSG-Autom., EZ 10/08, 170 PS/125 KW, 179000 km, AHK, Navi, SD, Tempomat, Euro 4, Tel. 0211-8893210, **12.950 €**, (H), PLZ 40589

Inserat AB83560033



**VW Touareg 3.0 V6 TDI**, Autom., EZ 07/07, 224 PS/165 KW, 182000 km, AHK, DPF, Einparkhilfe, Leder, Navi, Scheckheft, Tempomat, Euro 4, Tel. 0211-8893210, **12.750 €**, (H), PLZ 40589

Inserat AB91442372

**VW Touareg 3.0 TDI**, Autom., EZ 07/08, 239 PS/176 KW, 103000 km, Leder, Einparkhilfe, SD, Tempomat, Xenon, Euro 4, Tel. 04321-200480, **18.890 €**, (H), PLZ 24537

Inserat AB02804909



**VW Tiguan 2.0 TDI 4Motion Sport & Style R-Line**, Autom., EZ 09/14, 140 PS/103 KW, 21978 km, AHK, Navi, SD, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 07305-956620, **31.773 €**, (H), PLZ 89079

Inserat AB61708268



**VW Touareg 5.0 TDI V10 Individual**, Autom., EZ 03/08, 313 PS/230 KW, 162000 km, AHK, Leder, Navi, Scheckheft, Tempomat, Xenon, Euro 4, Tel. 05135-925320, **17.850 €**, (H), PLZ 30938

Inserat AB162823771

## ANKAUF

**Ankauf24.com** Tel. 02 51 / 38 33-190

## REISEN

**WWW.TC-OFFROAD.DE**

## TRAINING

**www.gelaendefahrschule.de**  
Info, Tel.: 0 72 61 - 97 88 88

## ZUBEHÖR

**Ersatzteile + Zubehör, auch Versand**,  
Preislisten anfordern, genauen Autotyp angeben.  
[www.OFF-ROAD-STRACKE.de](http://www.OFF-ROAD-STRACKE.de), Friedhofstraße 7a,  
67127 Rödersheim, Tel. 0 62 31/9 87 37, Fax  
0 62 31/54 35.

**Das Zubehör für Ihren 4x4**  
**www.muer-4x4.de**  
Fragen/Infos unter Tel. 025 83-919 80 44

Ihr Partner im Anzeigenmarketing:

**BM**  
&  
**Marketing GmbH**

**Auto allrad MARKT**

Telefon 09122 / 63 13 300  
[www.bm-marketing.net](http://www.bm-marketing.net)  
[info@bm-marketing.net](mailto:info@bm-marketing.net)

**Auto Bild klassik**

**Jeden Monat  
neu im Handel!**



# Abenteuer Afrika

Braucht ein Pickup tatsächlich Spurhalteassistent oder Abstandsradar? In Ländern wie **Simbabwe und Botswana** sind andere Qualitäten entscheidend

**D**en kleinen Grenzübergang Pandamatenga von Simbabwe nach Botswana erreichen wir Freitag nachmittags um halb vier. Das passt, die Grenze hat bis vier Uhr geöffnet. Wir hoffen auf nicht allzu ausgedehnte Kontrollen unserer vier Autos bei der Ausreise, weil die Beamten von Immigration, Polizei und Zoll erfahrungsgemäß gern pünktlich Feierabend machen. Das einzige Problem an der Sache: Der simbabwische Zöllner hat bereits Feierabend gemacht. Seine Kollegen von Polizei und Immigration sagen uns, er sei zu betrunken, um seinen Dienst wieder anzutreten. Schließlich sei heute Zahltag, freitags bekommen in Simbabwe die Be-

amten ihren Wochenlohn ausbezahlt. Es gibt also keinen diensthabenden Zöllner an der Grenze, gleichzeitig will man uns ohne Zollkontrolle keinesfalls ausreisen lassen. Willkommen in Afrika!

Wir bleiben hart, bestehen auf einem anderen Zöllner, egal

## Wir sollen den Zöllner mit unserem Auto abholen

ob nüchtern oder betrunken. Hier wollen wir jedenfalls nicht übernachten. Kein Problem, sagen Polizist und Immigration Officer, wir können den Assistenten des Zöllners holen. Der wohne gleich um die Ecke. Allerdings hat keiner der Grenzbeamten ein Fahrzeug, Simbab-

we ist ein sehr armes Land. Wir laden die Beamten ein, den Zöllner-Assistenten gemeinsam mit einem unserer Amaroks abzuholen. Ein Angebot, das sie gern annehmen. Und tatsächlich – eineinhalb Stunden später passieren wir den Schlagbaum. Für einen kleinen Grenzübergang in Simbabwe eine durchaus respektable Zeit.

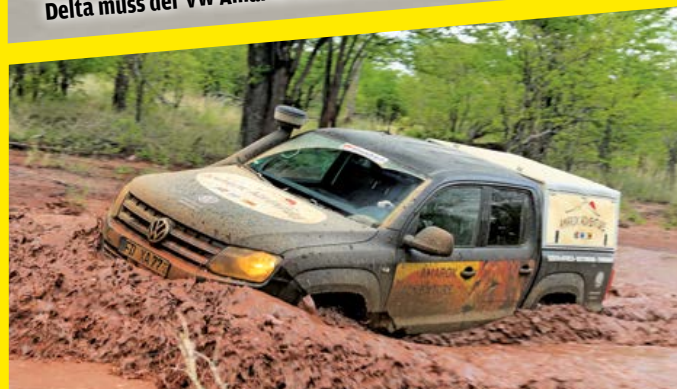
Die Einreise nach Botswana dauert nicht einmal halb so lange. Hier ist die Grenze komplett in Frauenhand, die Beamtinnen arbeiten korrekt, zügig und dabei genauso freundlich wie ihre Kollegen auf der anderen Seite, über die sie ordentlich schimpfen ob deren Unfähigkeit.

Freundlich und höflich begegnen uns auch alle anderen ►

Fotos: U. Sonntag



Die Victoria Falls in Simbabwe, wo das Wasser des Sambesi-Flusses 110 Meter in die Tiefe fällt, sind auch bei einheimischen Touristinnen ein beliebtes Ausflugsziel (links). Im botswanischen Okavango-Delta muss der VW Amarok schon mal durch recht große Pfützen







Oben: Vor Kubu Island, einer kleinen Insel aus Steinen und Baobab-Bäumen in den ansonsten vegetationslosen Makgadikgadi-Salzpfeffern im Norden Botswanas, können wir richtig Gas geben. Ganz normal hier: Elefanten in freier Wildbahn

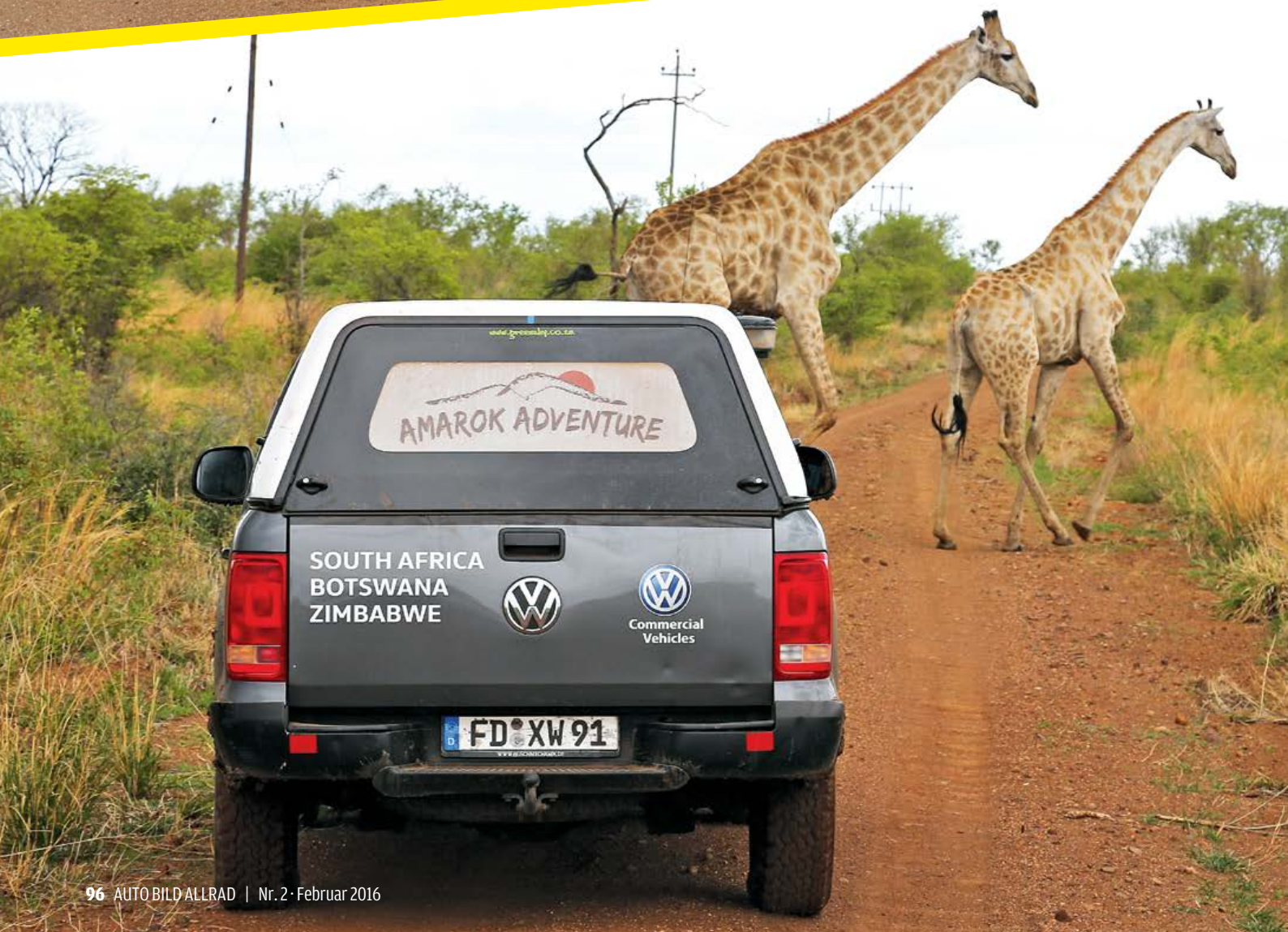




**DISCLAIMER**  
THIS IS A WILD LIFE AREA, YOU ARE  
STOPPING HERE AT YOUR OWN RISK



Li.: Grenzstation Pandamatenga, simbabwische Seite. Wir warten auf den Zöllner. Oben links: In den botswanischen Nationalparks wird darauf hingewiesen, dass man sich unter wilden Tieren aufhält. Rechts und oben: Die Menschen auf dem Land führen ein bescheidenes Leben







Einheimischen, die wir auf unserem Dreitäges-Trip von den Victoria Falls in Simbabwe nach Maun in Botswana treffen. Allzu viel Gelegenheit zum Plausch mit der Bevölkerung haben wir allerdings nicht, denn wir bewegen uns mit den Volkswagen-Pickups überwiegend auf staubigen oder schlammigen Pisten in menschenleeren Nationalparks voran.

Hier treffen wir auf wesentlich mehr Tiere als Menschen. Für die Afrika-Neulinge in unserer Gruppe bekommt der Begriff Wildwechsel eine ganz neue Bedeutung: Giraffen, Elefanten, Antilopen, Büffel, Warzenschweine, Strauße, Zebras tauchen plötzlich aus dem Nichts auf und überqueren die

Piste, oft direkt vor unseren Autos. Jetzt im Dezember beginnt die Regenzeit, die Tiere finden überall in den riesigen Gebieten der Nationalparks genügend Nahrung und sind permanent unterwegs auf der Suche nach den besten Leckerbissen.

Bei der Mittagsrast an einem kleinen See beäugen uns ein

## Krokodile und Nilpferde beäugen uns skeptisch

Dutzend träge im Wasser liegende Nilpferde und vier Krokodile genauso aufmerksam wie wir sie, weshalb wir uns vorsichtshalber nicht allzu weit von unseren Autos entfernen, damit wir im Notfall schnell verschwinden können.

Die Amaroks erweisen sich einmal mehr als ideale Begleiter für solche Touren, weil sie übelste Pisten mit riesigen Schlaglöchern ebenso unbeeindruckt wegstecken wie schlammige Wasserdurchfahrten. Wir vermissen weder Abstandsradar noch Spurhalteassistent, freuen uns dafür über den ausgezeichneten Komfort des Light-Duty-Höherlegungsfahrwerks von Seikel, das in Kombination mit höheren Reifen beruhigende 40 Millimeter mehr Bodenfreiheit beschert. [Bernhard Weinbacher]

Die Teilnahme an der Reise wurde unterstützt von Volkswagen Nutzfahrzeuge und Experience GmbH. Unsere Standards der Transparenz und journalistischen Unabhängigkeit finden Sie unter [www.axel-springer.de/unabhaengigkeit](http://www.axel-springer.de/unabhaengigkeit)

**Links:** Wildwechsel im Hwange Nationalpark in Simbabwe. Giraffen sieht man wenigstens rechtzeitig, bevor sie den Weg überqueren, Zebras und Antilopen tauchen dagegen überraschend aus dem dichten Gebüsch auf. **Rechts:** Warten auf den Überland-Bus. Haltestelle in Nata, Botswana







# Der neue BMW X1 20d im großen Vergleich

Er tritt an gegen: Audi Q3 2.0 TDI quattro, Mercedes GLA 220d 4Matic und die brandneue 2016er-Ausführung des Range Rover Evoque SD4. Welcher der feinen Kompakten ist der beste?

## allrad SUPERTEST



Fotos: T. Bader, T. Kempe, T. Müller

**VW T6 Multivan BitDI 4Motion** Im Supertest muss der neue VW-Bus Farbe bekennen

### Gebrauchtwagen

## Subaru Forester

Viele Modelle der japanischen Marke gelten als Musterbeispiel für Zuverlässigkeit und Haltbarkeit. Wir haben die Besitzer der dritten Forester-Generation befragt und sagen Ihnen, ob auch dieses Modell zu den Top-Gebrauchten zählt



### Faszination

## Lamborghini

Mit dem LM 002 war der italienische Sportwagenbauer seiner Zeit weit voraus. Dieses Auto war der erste Versuch, Supersportwagen und Geländewagen zu kreuzen. Die Scheichs liebten ihn, dennoch war der V12-Bolide ein Flop



# USB-STICK GRATIS

**JETZT AUTO BILD ALLRAD TESTEN**

#### IHRE VORTEILE:

- ✓ 3 Hefte für nur 8 €
- ✓ 3,40 € sparen
- ✓ 1 Heft gratis bei Bankeinzug
- ✎ Exklusive Vorteile auf [www.autobild.de/vip-lounge](http://www.autobild.de/vip-lounge)

**30% sparen**



#### 16 GB USB STICK 3.0

- Super-Speed USB 3.0, abwärtskompatibel zu USB 2.0
- Lesen bis zu 75MB/s, Schreiben bis zu 12MB/s
- LED-Anzeige für den Status der Datenübertragung
- Für Windows 8/ 7/ Vista/ XP Windows 2000 ab Mac OS 9.0 / ab Linux Kernel 2.4.2
- Maße: ca. 62 x 19 x 9 mm



**USB 3.0**

### JETZT BESTELLEN:

[autobildallrad.de/testen](http://autobildallrad.de/testen)

040/4 68 60 51 72

A16009 +10  
Bitte bei der Bestellung angeben





Friedrichshafen

Wangen im Allgäu



Bregenz

Gemeinde Reutte



# JETZT ANMELDEN UND IM MAI DURCHSTARTEN!

Brand bei Bludenz



**Fahren Sie mit bei der Bodensee-Klassik vom 5. bis 7. Mai 2016**

Bereits zum fünften Mal geht es in die wunderschöne Bodensee-Region. Es warten viele neue Strecken und Highlights auf Sie: grandiose See- und Alpenpanoramen, herrliche Straßen, malerische Landschaften und Orte und viele tolle Etappen-Events. Lassen Sie sich dieses unvergessliche Erlebnis für Oldtimer und Youngtimer nicht entgehen und fahren Sie mit!

**Anmeldung und alle Infos zur Rallye unter: [www.bodensee-klassik.de](http://www.bodensee-klassik.de)**



**württembergische**

Der Fels in der Brandung.



**SONAX®**

// Kongresskultur  
Bregenz  
The Art of Hosting



# DER SEAT LEON X-PERIENCE.

Wenn Sie den Weg kennen, nehmen Sie einen anderen.



TECHNOLOGY TO ENJOY

## MIT 4DRIVE TECHNOLOGIE AUF ALLEN WEGEN ZU HAUSE.

Der SEAT Leon X-PERIENCE ist mit der SEAT Allradtechnologie 4Drive, den hochwertigen Sportsitzen in Alcantara®<sup>1</sup> und dem SEAT Drive Profile<sup>2</sup> der perfekte Begleiter für jedes Abenteuer – und das schon ab 28.830 €<sup>3</sup>. Lernen Sie ihn jetzt kennen und vereinbaren Sie eine Probefahrt bei Ihrem SEAT Partner.



4DRIVE TECHNOLOGIE

ALCANTARA®-SPORTSITZE<sup>1</sup>

SEAT DRIVE PROFILE<sup>2</sup>

AUCH ÜBER:   **SEAT.DE**

SEAT Leon X-PERIENCE Kraftstoffverbrauch: kombiniert 6,5–4,2 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen: kombiniert 152–106 g/km; CO<sub>2</sub>-Effizienzklassen: C–A.

<sup>1</sup>Optional erhältlich. <sup>2</sup>Nur für SEAT Leon X-PERIENCE 1.8 TSI 132 kW (180 PS) und SEAT Leon X-PERIENCE 2.0 TDI 135 kW (184 PS) erhältlich. <sup>3</sup>Unverbindliche Preisempfehlung der SEAT Deutschland GmbH, zzgl. Überführungs- und Zulassungskosten. Abbildungen zeigen Sonderausstattung.